

2 (290) ROK VII 6 – 12 STYCZNIA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA

Z LOTU PTAKA

„DLA ITALII"

W 49 numerze włoskiego pisma „Vie nuove" (Nowe Drogi) ukazał się obszerny artykuł na temat braterskiej pomocy, jaką Związek Radziecki okazał setkom tysięcy ofiar katastrofalnej powodzi, która nawiedziła dolinę rzeki Pad (północne Włochy). Na okładce pisma redakcja „Vie nuove" zamieściła fotografię, przedstawiającą załadunek na samoloty transportowe „Aerofłotu" żywności i artykułów pierwszej potrzeby, przeznaczonych dla nieszczęśliwych mieszkańców zalanych wodą obszarów.

Autor artykułu, wyrażając uczucia wdzięczności i serdecznej przyjaźni narodu włoskiego dla ZSRR, wymienia ilość i rodzaj otrzymanych z ZSRR drogą powietrzną towarów — stanowiących niezwykle cenną i natychmiastową pomoc dla ludzi pozbawionych na skutek powodzi swych domostw i którym reakcyjny rząd włoski odmawia jakiejkolwiek pomocy.

Mieszkańcy zalanych terenów otrzymali z ZSRR wielkie ilości mąki, cukru, zboża i skondensowanego mleka dla dzieci — ogólnej wartości ponad 700 milionów lirów. Kraj Rad ponownie czynem udowadnia swe uczucia przyjaźni i chęć niesienia pomocy każdemu narodowi.

BILANS NOWOROCZNY

Czy wiecie, jak olbrzymie postępy poczyniło polskie szybownictwo w okresie sześciu lat niepodległego bytu naszej ludowej ojczyzny? Dowodem wspaniałego rozwoju naszego sportu szybowcowego są wyczyny pilotów i pilotek Ligi Lotniczej. Oto parę cyfr, będących ilustracją osiągnięć polskich szybowników:

Do dnia 31.XII.51 r. (poczynając od r. 1946) piloci szybowcowi zdobyli: 338 Srebrnych Odznak (do r. 1939 uzyskano tych odznak ogółem 225), 37 Złotych Odznak (do r. 1939 nie było ich wcale), 22 diamenty za przewyższenie ponad 5 000 m (do r. 1939 — brak), 24 diamenty za przelot docelowy 300 km (do r. 1939 — brak). Uzyskano poza tym 5 rekordów międzynarodowych, wobec jednego uzyskanego do r. 1939.

W samym tylko roku 1951 piloci nasi zdobyli: 145 Srebrnych Odznak, 23 Złote Odznaki i 33 diamenty oraz ustanowili 2 rekordy międzynarodowe.

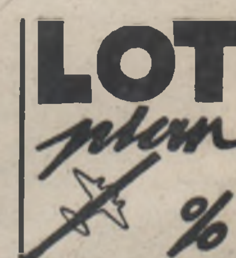
W chwili obecnej mamy jednego — pierwszego na świecie — posiadacza Złotej Odznaki Szybowcowej z trzema diamentami (Tadeusz Góra) i czternastu pilotów posiadających Złotą Odznakę z dwoma diamentami. Cyfry te są rekordowe na skalę światową i świadczą o masowości polskiego sportu szybowcowego.



Samoloty radzieckie podczas przygotowań do startu z żywnością dla powodzian w Italii.
Foto „Vie nouve"

55 DNI PRZED TERMINEM

Polskie Linie Lotnicze „LOT" wykonały na 55 dni przed terminem roczny plan przewozów. Oprócz wzrostu przewozów w roku 1951 zostały uruchomione dwie nowe linie: Warszawa — Rzeszów i Szczecin — Gdańsk.



Obecnie PLL „LOT" obejmują swą siecią 9 miast wojewódzkich naszego kraju i 8 stolic Europy. W porównaniu z rokiem 1938 — w latach 1946 — 1950 długość polskich linii komunikacji powietrznej wzrosła dwukrotnie, zaś liczba przewiezionych pasażerów — trzykrotnie.

BRATERSKIE ŻYCZENIA NOWOROCZNE

Z okazji Nowego Roku Zarząd Główny Ligi Lotniczej otrzymał depesze z życzeniami noworocznymi od: Chińskiej Federacji Kultury Fizycznej w Pekinie, Czechosłowackiego Związku Ludowego Lotnictwa w Pradze, Komitetu Społecznej Organizacji Współpracy z Obroną w Sofii i od Centralnego Komitetu Rumuńskiego Związku Lotnictwa Sportowego w Bukareszcie.

SONDOWANIE ATMOSFERY

Na szybowisku pod Jelenią Górą w czasie obozu falwego i w pobliżu szczytu Śnieżki meteorologowie przeprowadzili ciekawe badania nad zjawiskiem „chmury stojącej".



Badania odbywały się przy pomocy radiosond. Są to urządzenia składające się z balonu o średnicy 2 m napełnionego wodorem oraz aparatu mierzącego wysokość, temperaturę i wilgotność powietrza. Wysokość osiągana przez radiosondy wynosi około 20 km. Stacje odbiorcze zainstalowane na szybowisku odbierały i rejestrowały dokładnie wskazania aparatów dotyczące wysokości, temperatury i wilgotności powietrza.

Pomiary chmury stojącej przy pomocy radiosond pozwalają określić w przybliżeniu warunki lotów szybowcowych na fali.

Co, gdzie, kiedy

MAŁE LOTNICTWO W „ZACHĘCIE"

Na II Ogólnopolskiej Wystawie Plastyki w warszawskiej „Zachęcie" wystawione zostały między innymi dwie prace artystów-plastyków, związane z tematyką lotniczą.

Jeden z obrazów przedstawia grupę modelarzy pracujących w modelarni, drugi zaś modelarzy na starcie — z modelami szybowców.

Tematyka lotnicza coraz częściej wkracza w krąg zainteresowań naszych artystów. Jeszcze jeden dowód rosnącej popularności lotnictwa w społeczeństwie.

WARSZAWA BĘDZIE MIAŁA OŚRODEK PROPAGANDOWY LL

Jak się dowiadujemy, Zarząd Okręgu Warszawskiego Ligi Lotniczej otworzy niebawem pierwszy w Warszawie Ośrodek Propagandowy LL. Siedziba ośrodka będzie się mieścić w Alejach Jerozolimskich Nr 77.



Nie wątpimy, że Ośrodek Propagandowy LL przyczyni się do jeszcze większego ożywienia działalności Ligi Lotniczej na terenie Warszawy.

TEODOR KIJEK, kpt.

INSTRUKTORSKI KURS

Rokrocznie Liga Lotnicza organizuje jesienią kursy doskonalące dla kadry instruktorskiej. W roku ubiegłym kurs taki zorganizowany został pod Poznaniem w okresie od 15 listopada do 15 grudnia. Celem kursu było sprawdzenie poziomu techniki pilotażu i wiadomości teoretycznych instruktorów. Oprócz zadań szkoleniowych kurs był organizowany w celu podniesienia kondycji fizycznej pilotów.

Uczestnicy kursu, dzięki trosce Zarządu Głównego Ligi Lotniczej i Zarządu Okręgowego LL w Poznaniu, mieli bardzo dobre warunki bytowo-kulturalne, co niewątpliwie podwyższyło ich kondycję fizyczną.

Na kursie przeprowadzono egzaminy kontrolne z teorii lotu, które wykazały dość duże braki u instruktorow, zwłaszcza w takich przedmiotach jak nawigacja, teoria lotu i meteorologia.

Winę za posiadane braki w technice pilotażu jak i w teorii ponoszą sami instruktorzy, którzy mają warunki w swoich ośrodkach aby doskonalić i podwyższać swoje kwalifikacje. Instruktorzy winni pamiętać, że tylko ciągła praca nad sobą gwarantuje stały wzrost wiedzy.

Organizatorzy kursu uczynili wszystko, aby w ciągu miesiąca instruktorzy wynieśli jak najwięcej niezbędnych umiejętności zarówno teoretycznych jak i praktycznych. Zajęcia na kursie były organizowane w ten sposób, że po dana została odpowiednia ilość materiału szkoleniowego na tematy, w których uczestnicy kursu wykazali się brakami.

Sądzić należy, że mimo krótkiego stosunkowo okresu trwania kursu instruktorzy nasi odrobili zaległości, a obecnie po powrocie do swoich aeroklubów wzięli się solidnie do pracy.

W tym samym czasie, kiedy odbywał się kurs, przylatywali do nas grupami piloci czechosłowaccy, dostawiając doskonałe samoloty akrobacyjne typu Zlin-26 „Trener". Przywitaliśmy naszych miłych gości bardzo serdecznie. Po zapoznaniu z budową i eksploatacją samolotu wyznaczonej do przeszkolenia grupy pilotów, wszyscy zostali w ciągu jednego dnia wylaszowani. Instruktorzy bardzo chwalili nowy sprzęt. Samolot Zlin-26 „Trener" wykonuje pełną akrobację zwykłą i plecową.

Zliny znacie już z SiM-u. Zlin jest dolnopłatem o konstukcji mieszanej. Ta wspaniała maszyna jest jeszcze jednym dowodem rozwoju przemysłu lotniczego w bratniej Czechosłowacji.

Naszych młodych pilotów czekają więc w nowym 1952 roku nowoczesne „Jaki" i „Zliny", które pozwolą na podwyższenie kwalifikacji pilotażowych.

W dniu 3 stycznia 1952 roku w czasie pełnienia obowiązków służbowych zginęli śmiercią lotnika zasłużeni instruktorzy i wychowawcy polskiej młodzieży lotniczej -

kapitan TEODOR KIJEK

inżynier RUDOLF WEIGL

Sport lotniczy Ludowej Polski ponosi w osobach obu ofiarnych pracowników Ligi Lotniczej bolesną stratę.

Śmierć kapitana Teodora Kijka i inżyniera Rudolfa Weigla okryła żałobą wszystkich pracowników lotnictwa, a szczególnie szeregi młodzieży, wyszkoleniu której poświęcili oni całą swą wiedzę i umiejętności.

Cześć ich pamięci.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI LOTNICZEJ

SPADOCHRONIARSKA MATURA

Jesteśmy w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego. Jest piękna, jesienna pogoda. Na horyzoncie widnieją błyszczące w słońcu śnieżne szczyty gór.

Zdziwicie się zapewne, Drodzy Czytelnicy, dlaczego tyle poświęcam pogodzie, ale wiąże się ona nierozerwalnie z wydarzeniami dzisiejszego dnia. A wydarzenia te są bardzo uroczyste. Właśnie dzisiaj opuszczą CWSpad nowowyszkoleni instruktorzy. I w tym uroczystym dla CWSpad dniu świeci słońce i jest piękna pogoda. To ma swoją wymowę.

W gmachu szkoły panuje ożywiony ruch. Ostatnie spojrzenie w notatki, ostatnie minuty „kucia". Niektórzy z tych co mają tremę, a mają ją prawie wszyscy, co chwilę wybiegają na świeże powietrze zaczerpnąć „odwagi" — jak sami twierdzą. Może to dziwne, że Ci ludzie, którzy śmiało skaczą z samolotu, ludzie o których mówi się, że mają stalowe nerwy — mogą mieć tremę? A jednak to prawda. Skok z kilkusetmetrowej wysokości jest dla nich fraszką w porównaniu z chwilą, w której znajdą się przed komisją egzaminacyjną. Zresztą któż z nas nie miał tremy przed egzaminem?

W jednej z sal szkoły urzęduje komisja egzaminacyjna. Jako pierwsi zdają ochotnicy. Są to ci, którzy wcześniej od innych pokonali tremę. Dobrze przygotowali się do egzaminów, opanowali obowiązujący materiał i teraz śmiało i pewnie odpowiadają na zadawane pytania. Okazuje się, że egzamin nie jest wcale taki straszny i nie trudno jest go zdać na „bardzo dobrze". Nie trudno dla tych, którzy uczyli się, ale wśród kursistów CWS-u nie ma ani jednego bumelanta.

Trema znikła całkowicie. Między uczniami, a egzaminatorami panuje serdeczny, przyjacielski stosunek.

Z uśmiechniętymi, radosnymi twarzami opuszczają salę komisji pierwsi przeegzaminowani uczniowie. Są już instruktorami z pełnymi kwalifikacjami.

Egzaminy zdali wszyscy uczestnicy kursu z ogólną oceną — dobrą. Kilkumiesięczna praca wykładowców CWS pad i uczniów dała dobre wyniki. Centrum opuszczają odpowiednio wyszkoleni instruktorzy spadochronowi, którzy zasilą kadrę instruktorską Ligi Lotniczej. Już w nowym sezonie szkoleniowym zobaczymy ich na lotniskach aeroklubów i w ośrodkach treningowych, gdzie szkolić będą młodszych kolegów.

Jak przebiegało szkolenie w CWSpad? O tym można wiele pisać, ale niestety brak jest miejsca na szpaltach. Powiem tylko, że pracy było dużo i dużo trzeba było się uczyć. Wykłady teoretyczne i szkolenie praktyczne wypełniało całe dnie. Pogoda od początku do końca kursu była dobra. Chłopcy skakali jak „z nut". Przepraszam, nie tylko chłopcy, Ryszarda Rozum także skacze niegorzej od swoich kolegów. Była jedyną uczestniczką — kobietą na kursie. Obecnie jest już instruktorem.

Po zakończeniu egzaminów, kursiści zorganizowali wieczorem w Powiatowym Domu Kultury artystyczny kominek lotniczy, połączony z uroczystym zakończeniem kursu. Sala Domu Kultury wypełniła się po brzegi. Mieszkańcy z okolic tłumnie przybyli na uroczystość swoich spadochroniarzy.

Wśród oklasków przedstawiciel Zarządu Głównego Ligi Lotniczej odczytał uzyskane przez kursistów lokaty w współzawodnictwie. Przodownicy kursu otrzymali szereg cennych nagród. Prymusem szkoły został kolega Jasiński.

Po części oficjalnej na prowizorycznej estradzie wystąpił zespół artystyczny CWSpad.

Długo wieczorem rozbrzmiewały muzyką i radością sale Domu Kultury. Ludność miasteczka serdecznie żegnała się ze swoimi spadochroniarzami.

EUGENIUSZ DOBOSZ

DZIESIĘĆ LAT TEMU...

Dziesięć lat temu, w mroźną noc sylwestrową z 31 grudnia na 1 stycznia 1942 roku utworzona została w Warszawie Polska Partia Robotnicza. W szybkim czasie PPR stała się kierowniczą siłą naszego narodu w jego świętej walce przeciw faszystowskiemu najeźdźcy. To PPR i jej zbrojne ramię — Gwardia Ludowa i później Armia Ludowa — biły bez wytchnienia hitlerowców. To za ich sprawą wylatywały w powietrze pociągi wojskowe, jadące na front wschodni, mnożyły się zamachy i nabierały znaczenia walki partyzanckie. PPR już wtedy walczyła o to, co chcieliby nam odebrać panowie obszarnicy i fabrykanci — wrogowie naszej ojczyzny — o wolność i szczęście człowieka pracy.

Polska Partia Robotnicza i jej kierownicy — Paweł Finder, Marceli Nowotko, Małgorzata Fornalska — wiele uwagi poświęcali młodzieży. Z ich inicjatywy powstał Związek Walki Młodych — bojowa organizacja naszej młodzieży komunistycznej, wzorująca się na bohaterskich wzorach Komunistycznego Związku Młodzieży Polskiej i Komsomołu. Z szeregów ZWM i PPR wyszli najpiękniejsi ludzie naszego młodego pokolenia, wyszedł Janek Krasicki i Hanka Sawicka, a obok nich tysiące młodych chłopców i dziewcząt, oddanych wielkiej sprawie walki o jutro swego kraju. O jutro w którym my dziś żyjemy. Wielu z nich poległo od kuli faszystowskiej, zginęło w hitlerowskich obozach i więzieniach, ale pamięć ich i przykład są wśród nas ciągle żywe.

Po wyzwoleniu Polski przez Armię Radziecką, PPR stanęła od razu na czele wszystkich postępowych sił w kraju. Ona to kierowała odbudową w ciężkich dniach powojennych, ona to dawała ludowi pracującemu nowe prawa i zdobycze, ona wreszcie zainicjowała Plan Trzyletni odbudowy kraju. Peperowcy i zetwuemowcy stali zawsze w pierwszych szeregach budowniczych Polski Ludowej i jej wiernych obrońców.

PPR uchroniła nasz naród od niewoli imperialistów angloamerykańskich, w jaką chciała nas wtrącić klika Gomułki. Dzięki mądrej i wiernej naukom partii bolszewickiej postawie oraz dzięki kierownictwu Bolesława Bieruta, PPR stała się ogromną siłą, która po zjednoczeniu partii robotniczych wzrosła jeszcze bardziej. Dzięki niej zwycięsko realizujemy Plan Sześcioletni i powiększamy ciągle potęgę naszej ludowej ojczyzny, potęgę obozu pokoju.

W dziesiątą rocznicę powstania PPR pomyślmy o jej wspaniałej walce, o ludziach, których wychowała i uczmy się od nich, jak kochać swój kraj i jak walczyć o jego niepodległość i szczęście.

„Kraina Wschodzącego Słońca" — tak poetycznie nazywają swój kraj mieszkańcy Japonii. Niestety, dziś kraj ten wygląda smutnie i ponuro.

Siódmy rok trwa już w Japonii okupacja amerykańska utrwalona zawartym we wrześniu ub. roku przez amerykańskich imperialistów w San Francisko separatystycznym traktatem pokojowym.

Ci, którzy uzurpowali sobie prawo reprezentowania narodu japońskiego — burżuazja, klika oficerów cesarskich, kupcy i wielcy obszarnicy zdradzili naród japoński i zawarli sojusz z okupantami amerykańskimi przeciw interesom własnego kraju.

Imperialistyczne przygotowania do nowej wojny objęły także Japonię. Znowu uruchamia się fabryki zbrojeniowe i lotnicze, znowu odbudowuje się lotniska wojskowe i tworzy japońskie siły powietrzne, aby pchnąć je przeciw Związkowi Radzieckiemu i Chinom Ludowym.

Ciężko jest narodowi japońskiemu. Jego przewodniczka — Komunistyczna Partia Japonii jest prześladowana. Warunki życia ludności są coraz trudniejsze.

W takiej oto chwili szef rządu radzieckiego, Generalissimus Stalin, człowiek, którego słowa są dla narodów świata natchnieniem i podnietą do walki o pokój, przesyła narodowi japońskiemu serdeczne życzenia noworoczne.

Przeczytajmy dokładnie te życzenia. Ileż w nich głębokiej mądrości i miłości dla narodu japońskiego! Przesyłając życzenia w imieniu narodów radzieckich, Generalissimus Stalin podkreśla, że i narody Związku Radzieckiego były kiedyś pod okupacją imperialistycznych najeźdźców, a jednak zrzuciły jarzmo niewoli i przepędziły ze swej ziemi okupantów.

Nie można pięknej wyrazić zachęty do walki o pokój, którą zresztą przepojony jest tekst całej depeszy. Nie można piękniej wyrazić internacjonalizmu — ducha przyjaźni i braterstwa między narodami świata, przeciw imperialistycznym wichrzycielom i podżegaczom.

Generalissimus Stalin życzy robotnikom japońskim, chłopom i inteligencji polepszenia warunków bytu i zwycięstwa w walce o pokój. Czyż można życzyć lepiej i szczerzej?

Z ufnością i radością przyjął naród japoński życzenia wielkiego wodza mas pracujących całego świata, genialnego polityka i ukochanego przywódcy komunistów wszystkich krajów. Z ufnością tym większą, że walka o pokój rozwija się w Japonii coraz szerzej i mocniej.

Orędzie noworoczne Generalissimusa Stalina do narodu japońskiego ma wielkie znaczenie nie tylko dla tego ujarzmionego i wyzyskiwanego przez imperializm amerykański narodu, lecz również dla wszystkich miłujących pokój narodów świata.

Orędzie Stalina wzmocni w narodzie japońskim świadomość, że nie jest on sam w swej walce o wolność, że solidaryzuje się z nim światowy obóz pokoju. Świadomość ta wzmoże jego zdecydowanie w obronie interesów narodowych i niezawisłości swojej ojczyzny.

ZOBOWIĄZANIA WYKONANE

Zarząd Łódzkiego Okręgu Ligi Lotniczej zameldował o wykonaniu długofalowego zobowiązania podjętego ku czci 34 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej.

I tak: wybrukowano i zabetonowano wyjazd przed hangarem i garażem, zaoszczędzając 2 000 zł, zorganizowano na terenie Łodzi 10 nowych Kół Ligi Lotniczej i 13 Kół na terenie Piotrkowa Trybunalskiego, wykonano model redukcyjny dla Ośrodka Treningowego oraz zorganizowano pięć modelarni lotniczych w powiecie piotrkowskim.

×

Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Poznaniu nadesłał meldunek o wykonaniu zobowiązań październikowych przez OT w Ostrowie Wielkopolskim.

Zbudowano i oddano do użytku pracowników i pilotów szopę drewnianą do przechowywania rowerów i motocykli, wysłano w terminie do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej projekt racjonalizatorski o zabezpieczeniu przed urwaniem linki od wyciągarki, zbudowano garaż dla wozu transportowego, wyciągarki i ściągarki, każdy z pracowników OT przyjął patronat nad jednym kołem LL.

×

Także o wykonaniu zobowiązań krótko i długofalowych podjętych ku czci 34 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej zameldowali pracownicy Zarządu Okręgu LL w Kielcach. (a)

WYSTAWA MODELI LOTNICZYCH NA CENZUROWANYM

Miałem możność zwiedzić otwartą w grudniu w sali warszawskiego Młodzieżowego Domu Kultury wystawę modelarstwa lotniczego i szkutniczego, i chciałbym podzielić się z czytelnikami „SiM-u" uwagami, jakie nasunęły mi się po jej obejrzeniu.

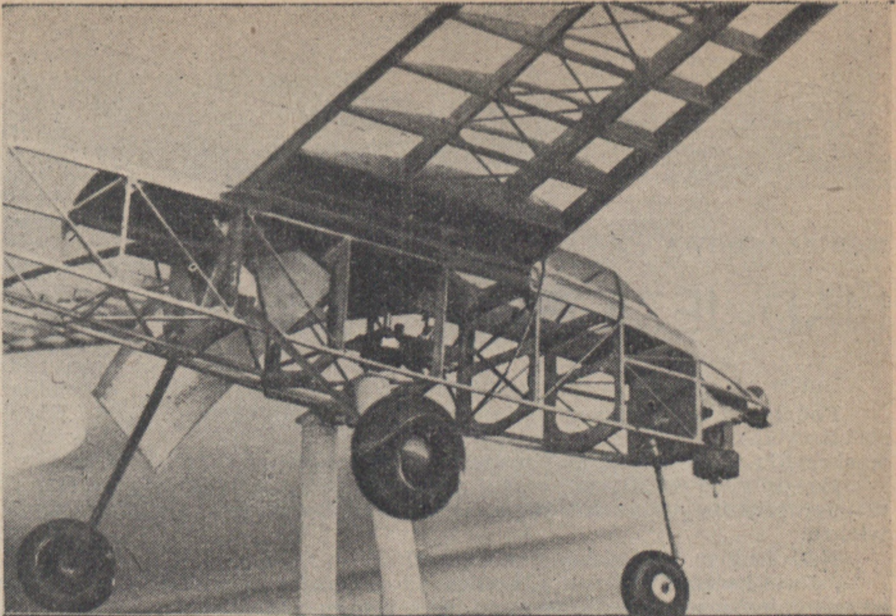
Już samo otwarcie wystawy jest dużym osiągnięciem, gdyż podobnej imprezy nie było dotąd w Warszawie. Miał wystawę modelarstwa Poznań, miała Łódź — a stolica nie mogła zdobyć się na pokazanie dorobku LL na tym polu. Ale wystawa ma jeszcze dużo braków i niedociągnięć. Już na wstępie przy wejściu na wystawę, wita nas olbrzymi model redukcyjny IŁ-12, pod którym niestety nie ma kartki z objaśnieniem, a wisi natomiast ...afisz zawiadamiający o koncercie w ramach Festiwalu Muzyki Polskiej. Brak szczegółowych i wyczerpujących objaśnień modeli rzuca się w oczy na każdym miejscu wystawy. Nie ma opisów przy modelach redukcyjnych polskiego lotnictwa wojskowego sprzed 1939 r., (tylko „Łoś" został wyróżniony objaśnieniem), podobnie jest przy stoisku sportowego lotnictwa silnikowego, w którym bardzo ładnie wykonane modele redukcyjne „Zuchów", „Junaków" czy „Żaków", nie zawsze opatrzone są nawet nazwą typu samolotu. O ile słuszniej postąpiła Liga Morska, która przy modelach okrętów umieszczała szczegółowe objaśnienia, podając nie tylko typ i nazwę okrętu, ale i przeznaczenie techniczne modelu (pływający, pełny, stołowy), a nawet materiał z jakiego go wykonano. Objaśnienie uzupełnia nazwisko wykonawcy, jego wiek i nazwa modelarni w jakiej pracuje. Szkoda, że Liga Lotnicza nie wzięła przykładu ze swych sąsiadów.

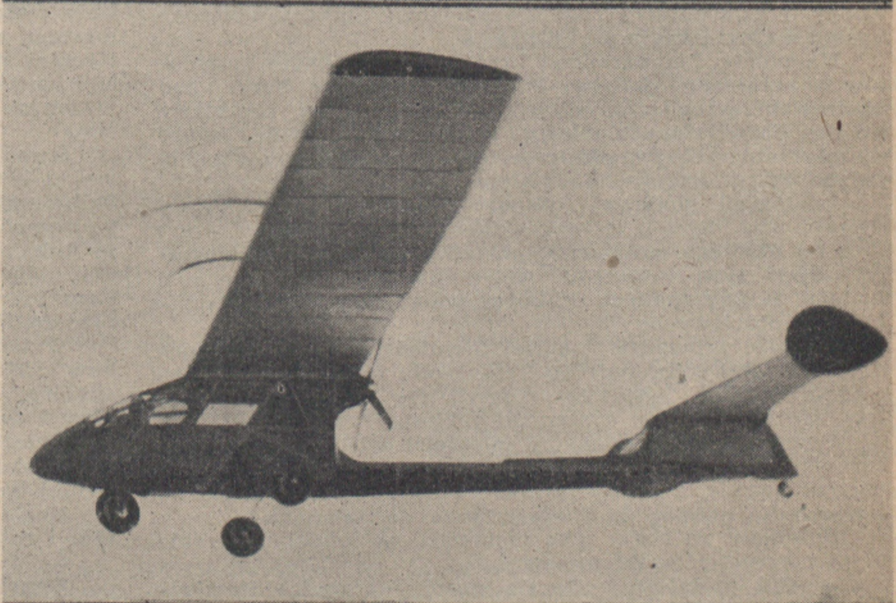
Objaśnienia są zresztą wszędzie niedostateczne. Przy planszach obrazujących historię lotnictwa polskiego, brak jest najniezbędniejszych danych dotyczących samolotów pokazanych na fotografiach. Podobnie jest przy gablotce z silniczkami modelarskimi; ani słowa czyiej one są produkcji, jakiego typu, jaką mają moc, pojemność, jaką ilość obrotów itp. Przy zawieszonym powyżej modelu z silnikiem odrzutowym także nie ma ani litery. Podobnie jest z umieszczonymi nad tym stoiskiem: olbrzymim latawcem i wodnopłatem—gumówką. A przecież zwiedzających interesuje, kto wykonał model? — czy był on oblatywany, jakie osiągnął wyniki i tym podobne szczegóły.

Wystawę zwiedzają przecież nie tylko fachowcy, ale i amatorzy, którzy powinni na niej jak najwięcej się nauczyć.

Trudno zrozumieć coś z planszy „Meteorologia", na której pod fotografią wspaniałych cumulusów umieszczono podpis: „Wiele obiecujące warunki, to ustanowienie rekordu". I to wszystko, a przecież tak ważną i istotną dziedzinę, zarówno dla modelarstwa jak i szybownictwa jaką jest meteorologia, należało potraktować w sposób nieco szerszy i bardziej poglądowy. W ogóle odnosi się wrażenie, że twórców wystawy cechował wstręt do wszelkiego rodzaju cyfr, wykresów i tablic poglądowych. A przecież

(dokończenie na str. 29)







Fragmenty z warszawskiej wystawy modeli lotniczych. Od góry: model telesterowany konstrukcji zespołu modelarzy MDK; model telesterowany konstrukcji Janusza Wojciechowskiego z Warszawy; na dole: ogólny widok wystawy.
Foto LL



M. BIEŁACHOWA

NAD JEZIOREM ŁADOGA

Burza rozszalała się nad jeziorem Ładoskim.

Podczas burzy leci nad jeziorem eskarda wielkich transportowych samolotów . Lecą blisko siebie, skrzydło w skrzydło i tak nisko, że prawie dotykają szalejących fal.

Po upływie krótkiego czasu potężny warkot silników drugiej eskadry zagłusza szum spienionej wody i wycie wichru.

Nad Ładogą cały dzień ponuje ruch.

...Jest jesień 1941 roku. Leningrad oblężony. Faszyści otczyli miasto ze wszystkich stron, aby pokonać je głodową blokadą.

Wszystkie drogi lądowe, wiodące do Leningradu, zostały odcięte. Pozostało tylko jezioro Ładoskie, jako jedyny wodny i powietrzny szlak transportowy łączący oblężone miasto z resztą kraju.

Na pomoc Leningradowi kraj wysyłał eskadry samolotów i karawany statków. Pokonując jesienne burze, pod obstrzałem wrogich myśliwców i bombowców przebijały się one do oblężonego miasta. W połowie listopada jezioro zaczęło zamarzać i statki przestały kursować. Pozostawała jedyna wolna droga — powietrzna.

Leningrad głodował. Zapasy żywności wyczerpywały się.

Oto dlaczego, ani burza, ani zawierucha nie odstraszały eskadr transportowców, które szły nieprzerwanie nad Ładogą. Każdy samolot dostawał ponad trzy tony produktów żywnościowych.

Eskadrę prowadził Aleksiej Siemienkow. Jako zastępca dowódcy latał codziennie do Leningradu i z powrotem, prowadząc dziesięć, jedenaście maszyn. Do Leningradu samoloty wiozły produkty a stamtąd zabierały rannych.

Przed wojną Siemienkow pilotował wielki samolot pasażerski. W dniu, w którym rozpoczęła się wojna wysiadł on, jak zwykle, z podmiejskiego pociągu i skierował się na lotnisko. Za godzinę miał wystartować do Aszchabadu.

Zdumiała go cisza, jaka panowała na lotnisku. Zwykle o tej porze startowały maszyny.

— Cóż to takiego? Co się stało? — zapytał Siemienkow, wbiegając do dyżurnego ruchu.

— Idźcie do samolotu, — odpowiedział dyżurny. Loty zostały odwołane.

Siemienkow wyszedł na lotnisko. Samoloty były rozproszone po polu. Przy swojej maszynie zastał mechanika pokładowego.

— Co się stało? — zapytał Siemienkow.

Wojna się zaczęła.

Przez głośnik Siemienkow usłyszał przemówienie Mołotowa.

Po jego zakończeniu udał się do wydziału politycznego lotniska. Tam zgromadzili się piloci. Wszyscy mówili tylko o jednym: na front. Trzeba żądać, aby ich natychmiast wysłano na front.

Docisnąwszy się do naczelnika, Siemienkow powiedział:

— Proszę wysłać mnie na front.

— O to proszą wszyscy. — Jest rozkaz, aby was na front nie posyłać.

Siemienkow zapłonął gniewem. Będąc jeszcze komsomolcem brał udział w wojnie fińskiej i został odznaczony orderem „Czerwonej Gwiazdy". Latał wówczas na sanitarnym samolocie i wywoził rannych z linii trontu. Czyżby teraz, gdy zaczęła się wojna Narodowa, on -- członek partii, doświadczony pilot pozostać miał w lotnictwie transportowym? Nie, to niemożliwe. Siemienkow postanowił, że będzie się wszelkimi sposobami starał, aby go przydzielili do lotnictwa wojskowego.

— Dlaczego tak ma być? Wszystkich biorą, a my co? — czyżbyśmy byli gorsi od innych?

Wieczorem odbyło się zebranie partyjne — krótkie, lecz ważne. Ojczyzna w niebezpieczeństwie. Postanowienie Siemienkowa, aby zaprotestować, jego żal i gniew — wszystko się gdzieś ulotniło. Zrozumiał, że w takiej chwili należy iść tam, gdzie posyła partia.

Następnego dnia Siemienkow otrzymał samolot transportowy „LI-2" i rozpoczął codzienne loty z amunicją na linię frontu.

We wrześniu Aleksieja Siemienkowa posłali z eskadrą na pomoc Leningradowi.

Lot do Leningradu nie trwał długo — wszystkiego godzinę i czterdzieści minut. Ale cóż to był za lot.

Na całej trasie, a w szczególności nad jeziorem krążyły nieprzyjacielskie myśliwce. Czyhały na radzieckie samoloty, aby nie dopuścić ich do Leningradu. Za każdą strąconą radziecką maszynę faszytowscy piloci otrzymywali specjalne nagrody.

Zdawałoby się, że w takich warunkach nawet mały ptaszek nie przedostanie się niespostrzeżenie. A radzieckie samoloty transportowe, na przekór wszystkiemu latały do Leningradu codziennie całymi eskadrami. Lecz latały obecnie zupełnie inaczej niż w czasach pokojowych.

Aleksiej Siemienkow był jednym z pierwszych, który zastosował nową taktykę lotów.

W złą pogodę eskadra wylatywała bez ochrony swoich myśliwców. Zdarzało się, że gdzieś po drodze pogoda zmieniała się, świeciło słońce i po bezchmurnym niebie krążył wróg wypatrując transportowców radzieckich. Na wieżyczkach samolotów transportowych zainstalowane były karabiny maszynowe. Mimo to jedna maszyna, ciężka, przeładowana, nie mogłaby rozpocząć boju z szybkim, zwinnym i lepiej uzbrojonym myśliwcem. Ale gdy idzie od razu w zwartym szyku dwanaście samolotów z dwunastoma karabinami maszynowymi — to stanowią one już poważną siłę.

Samoloty latały nisko nad ziemią, lotem koszącym. Przed wojną lot koszący był zabroniony. Lot poniżej stu metrów nad ziemią był uznany za niedopuszczalny, gdyż lotnik ma wówczas złą widzialność, może zahaczyć o komin fabryczny lub jakiś maszt: jeżeli silnik przestanie pracować, pilot nie zdąży wyszukać odpowiedniego miejsca do lądowania. Lecz już od pierwszych dni wojny, warunki zmusiły pilotów do latania możliwie jak najniżej.

W ten sposób prowadził swą eskardę Aleksiej Siemienkow. W ciągu czterech miesięcy lotów do Leningradu strzelcy wieżowi jego eskadry stącili kilka wrogich myśliwców. I tylko jeden raz ucierpiała radziecka maszyna.

Było to tak. Eskadra wracała z Leningradu. Brzeg był już blisko i towarzyszące eskadrze myśliwce powróciły do swojej bazy. Lecieli bez ochrony.

Nagle pojawiły się trzy „Messerschmitty". Zaszły od tyłu i rozpoczęły atak.

— Myśliwce! — rozległo się w słuchawkach.

Strzelcy wieżowi przyjęli wroga ogniem. Jeden „Messerschmitt" zapalił się i wpadł do wody.

Samolot Frołowskiego, który szedł ostatni zaczął pozostawać w tyle.

Siemienkow dał rozkaz wszystkim samolotom: — Zmniejszyć szybkość.

Samoloty leciały na mniejszej szybkości, aby ogniem swych karabinów maszynowych obronić nienadążający samolot.

Tymczasem w samolocie Frołowskiego jeden silnik odmówił posłuszeństwa. Zamilkł również karabin maszynowy na wieży.

— Dlaczego nie słychać karabinu? — zapytał Frołowski mechanika pokładowego

Ten pobiegł do wieżyczki.

— Strzelec zabity. — powiedział wracając do kabiny pilota.

— Zajmij jego miejsce.

— Karabin nie działa.

Nagle wszystko zamilkło. Strzelanina ucichła. „Messerschmitty" znikły. Piloci widzieli jak jeden z nich, ciągnąc za sobą kłęby dymu, leciał całkiem nisko, kierując się do brzegu, gdzie stały wojska radzieckie.

Sto dwadzieścia razy latała eskadra Siemienkowa do Leningradu. Loty zaczęły się we wrześniu, a zakończyły w grudniu kiedy już powstała droga lądowa przez zamarznięte jezioro — „droga życia" — tak ją nazywano.

W końcu grudnia eskadra Siemienkowa została odwołana z Leningradzkiego frontu.

opracował R. F.

DOSAAF

NOWE REKORDY RADZIECKICH MODELARZY

Komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR imienia W. Czkałowa otrzymała od FAI zawiadomienie o zatwierdzeniu nowych międzynarodowych rekordów, ustanowionych przez modelarzy W. Jaskowa, A. Ajzensztajna i S. Baszkina.

Model wiatrakowca silnikowego (pojemność cylindra 7,08) skonstruowany przez Jaskowa w dniu 25 sierpnia br. latając na uwięzi rozwinął szybkość 54,972 km/godz. Wyczyn ten zdecydowanie przewyższa poprzedni rekord międzynarodowy ustanowiony w 1945 r. przez modelarza Muryczewa (41,234 km/godz).

Model samolotu sterowany za pomocą fal radiowych wyposażony w silnik K-16 zbudowany przez moskwiczan: A. Ajzensztajna i Baszkina utrzymał się w powietrzu przeszło 23 min, ustanawiając tym samym światowy rekord długotrwałości lotu.

Ten świetny wyczyn jest pierwszym rekordem dla modeli sterowanych falami radiowymi, wpisany na tabelę światowych rekordów.

*

W dniu 28 grudnia 1951 roku Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI zawiadomiła Centralny Aeroklub ZSSR im. Czkałowa o zatwierdzeniu wyczynu Mikołaja Gołowanowa, jako międzynarodowego rekordu lotniczego.

Rekord ten ustanowił Gołowanow na samolocie „Jak-11" w dniu 26 sierpnia 1951 roku. Przeleciał on trójkątną trasę Tuszino — Smoleńsk — Orzeł — Tuszino o długości 1000 km ze średnią szybkością 442,289 km/godz. Czas przelotu wyniósł 2 godziny 19 minut.

Gołowanow wstąpił do aeroklubu będąc robotnikiem jednej z fabryk moskiewskich i aktywnym komsomolcem. Z energią i zapałem poświęcił się studiowaniu wiedzy lotniczej. Uzyskawszy tytuł pilota, Gołowanow kontynuował naukę w Centralnym Aeroklubie ZSRR im. Czkałowa, stale doskonaląc i pogłębiając swe umiejętności lotnicze. Dzięki usilnej pracy i stałym postępom został mianowany instruktorem aeroklubu. Wstępując w szeregi członków WKP(b), Gołowanow zobowiązał się nieustannie pogłębiać swą wiedzę i doskonalić umiejętności lotnicze.

Pilot - komunista dowiódł czynem, że potrafi dotrzymać danej obietnicy. Pilna i systematyczna nauka i praca prowadzą zawsze do osiągnięć i rekordów.

R. F.



Na odbywającej się corocznie wystawie prac młodych techników w Pałacu Pionierów w Moskwie demonstrowano również modele latające. Oto uczeń jednej z moskiewskich szkół z oryginalnym modelem latającego skrzydła.

„O MALEŃKIM SAMOLOCIE"

Nie ma chyba bardziej popularnego samolotu na świecie, niż Po-2, doskonała konstrukcja Polikarpowa. Od 1929 roku Po-2 (znany przedtem jako U-2) pełni zaszczytną służbę jako wszechstronny samolot. Wszechstronny dlatego, że oprócz swojego właściwego przeznaczenia — szkolenia, spełniał i spełnia do dziś wiele innych zadań: uczestniczy w akcjach siewnych i opylaniach, jest samolotem sanitarnym, pocztowym, kurierskim. Brał udział w minionej wojnie jako samolot łącznikowy, sanitarny i jako bombowiec nocny...

O Po-2, o historii tego samolotu mówi ostatnio wydana w ZSRR książka pod tytułem „O maleńkim samolocie".

(KR)

AGENCJA TASS PODAJE:

Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) zawiadomiła Centralny Aeroklub ZSRR imienia W. Czkałowa o zatwierdzeniu nowych rekordów i wciągnięciu ich do tabeli międzynarodowych wyczynów.

Zatwierdzono następujące rekordy: Przelot po trójkącie Tuszyno — Kaługa — Wiaźma wykonany przez pilota Kuźniecowa na samolocie „Jak-18" ze średnią szybkością 251,823 km/godz.

Następnie zatwierdzono pięciogodzinny lot modelu silnikowego Włodzimierza Pietuchowa oraz lot wodnopłata z napędem gumowym, który utrzymał się w powietrzu 1 godzinę 13 minut. Wodnopłat ten został wykonany przez Irenę Czebanową.

Wśród sportowców-lotników Związku Radzieckiego znajduje się wiele dziewcząt. Poniżej Maria Drygo, która ustanowiła wszechzwiązkowy rekord szybkości na samolocie Jak-18 wynikiem 237,855 km/godz.



PIERWSZY POLAK REKORDZISTA ŚWIATA

Wrzesień 1909 roku. Na placu wyścigowym w Petersburgu zamienionym na lotnisko zebrały się tłumy publiczności. Wszyscy oczekują na niezwykłe widowisko, mające za chwilę nastąpić. W loży honorowej zajęli miejsca wyżsi urzędnicy i oficerowie carscy, a obok nich kilku gruboskórnych, wypasionych „landsknechtów" — wyższych oficerów — Niemców w służbie cara. Gdzieś z tłumem zmieszany, znajduje się na placu również Polak, oficer marynarki rosyjskiej — Grzegorz Piotrowski. Czeka wraz z innymi — niecierpliwi się. Petersburg żyje tym od kilku dni —nikt nie mówi o czym innym jak tylko o jednym:

Guyot będzie latał!

Do Petersburga przybył Francuz Guyot, który właśnie za chwilę zademonstruje lot na samolocie Bleriot'a. Wydarzenie niebywałe. Zbiurokratyzowany aparat urzędniczy Rosji carskiej nie starał się dostrzegać wysiłków rosyjskich uczonych i konstruktorów i ich dotychczasowych osiągnięć lotniczych. Nie dostrzegał, że tuż pod ich okiem żyli i tworzyli podstawy rozwoju lotnictwa Ciołkowski, Żukowski i inni. Rząd carski nie dbał jednak o pracę rosyjskich uczonych nie doceniał i nie rozumiał jej wartości. Hołdował zawsze zagranicznym osiągnięciom nauki i techniki i dawał zawsze im pierwszeństwo. Rosja carska „brała przykład" z Francji — zaniedbywała tworzenie własnego przemysłu lotniczego. I oto teraz Guyot . Oczekiwano otwarcia pokazu.

Tymczasem, kiedy niecierpliwość tłumów doszła do punktu najwyższego zainteresowania, ukazał się samolot Bleriota. Piotrowski pamiętał jego sylwetkę z czasopism francuskich. Coś podobnego do wielkiego ptaka z kołami i wielkim kłębowiskiem drutów. Maszyna ruszyła powoli i sunęła dość długo po placu, by wreszcie oderwać się od ziemi i wykonać na niewielkiej wysokości rundę nad głowami zebranych.

Entuzjazm widzów nie ma granic. Wszyscy krzyczą, machają rękami w stronę lecącego samolotu. Rzecz to nie bywała Człowiek lata! Ludzie nie mogą długo otrząsnąć się z wrażenia..

Lot Guyot'a wywiera również wielkie wrażenie na Piotrowskim, który widzi po raz pierwszy lot samolotu Wydarzenie to przyciąga go jeszcze bardziej do lotnictwa. Z jeszcze większą pasją studiuje zagadnienia lotu — chce koniecznie latać...

★

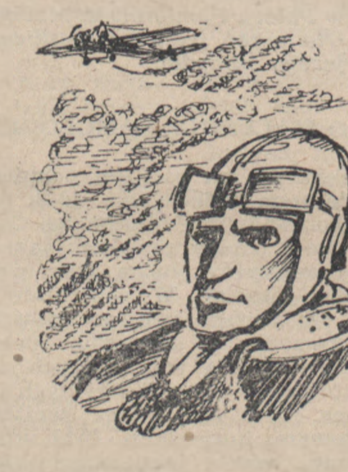
Grzegorz Piotrowski ma szczęście. Wkrótce po pamiętnym pokazie Guyot'a w Petersburgu rząd carski powołuje z marynarki i armii rosyjskiej ochotników na wyjazd do szkół lotniczych do Francji. Piotrowski jest pierwszym z nich. Jednakże intrygi sztabowe odsuwają Grzegorza od pierwszej kolejności. Musi czekać.

Następuje w końcu wyjazd do Francji — do Paryża. Zostaje tam przydzielony początkowo do wytwórni silników „Anzani", gdzie przechodzi kilkutygodniową praktykę warsztatową.

Prymitywna wytwórnia mieszcząca się w dwóch szopach — ruderach na dziedzińcu obszernej kamienicy w Śródmieściu Paryża, daje już Piotrowskiemu prawdziwy posmak przyszłego latania. Wreszcie jedzie do szkoły pilotażu...

★

W południowej Francji w podgórskiej okolicy znajdowała się pięknie położona miejscowość Pau. W odległości kilku kilometrów od tego miasta była położona Szkoła Bleriota.



W szkole tej znalazł się na wiosnę 1910 roku Grzegorz Piotrowski, by realizować swe marzenia. Spotkał tam między innymi Polaka Matyjewicza.

Najliczniejszą grupę uczniów stanowili tzw amatorzy silnych wrażeń — bogaci kapitaliści: Francuzi, Anglicy i Amerykanie, którzy lotnictwo traktowali jako jedną z wielu atrakcji i mogli opłacić wysokie stawki za szkolenie. Jednakże większość z nich odpadła już po kilku dniach pobytu. Brudna praca w hangarach, zapach spalonego oleju rycynowego, wstawanie przed wschodem słońca no i oczywiście długie oczekiwanie na kolejkę lotów — wszystkie te czynności wymagały niezwykle silnej woli i dużo samozaparcia od przyszłego pilota. Jasnym więc, że przyzwyczajeni do wygód i dobrobytu, a tym bardziej nie znoszący żadnej pracy bogacze rezygnowali z przyjemności latania i wycofywali się ze szkoły. Inną grupę uczniów, bardziej wytrwałą, stanowili francuscy oficerowie.

Piotrowski od razu zrozumiał, od pierwszych dni pobytu w Pau, że zawód lotnika, to trudna i odpowiedzialna praca, że trzeba będzie włożyć niemało wysiłku by posiąść sztukę latania. Nie zrażał się jednak niczym. Pracował wytrwale w hangarze, czekał zawsze cierpliwie na swoją kolejkę.

Szkoła Bleriot'a miała wówczas najlepszą opinię i dlatego była stale przepełniona. Na 3—4 samoloty przypadało przeciętnie 30 uczniów. Na każdą kolejkę czekało się 6—7 dni. Silniki grzały się dość szybko — już po 10 minutach pracy, a przy tym nie obywało się też bez wypadków, których wówczas było dość sporo.

W takich warunkach szkolenia tylko najbardziej wytrwali osiągali cel i opanowywali sztukę pilotażu.

A sam przebieg szkolenia?

Zaczynało się oczywiście od kołowania po ziemi. Po kilku takich „lotach" uczeń mógł dopiero odbyć lot prosty z jednego końca lotniska na drugi na wysokości nie większej niż 10—15 metrów. Potem uczniowie wykonywali już zakręty i następnie ósemki. „Ósemki" były wówczas szczytem akrobacji lotniczej i wchodziły w skład egzaminu dyplomowego pilota. Nie było jednak wypadku, aby silnik w każdym locie szkolnym nie stawał. Takie to były szkoły lotnicze w dawnych czasach i taki przebieg szkolenia.

W maju 1910 roku na skutek upałów, jakie panowały już w tym okresie w południowej Francji, co oczywiście bardzo poważnie przeszkadzało w dalszych lotach, szkoła przeniosła się na północ — do Estempes pod Paryżem, gdzie jednakże działalność jej została przerwana, gdyż cały personel został zaangażowany do organizowania międzynarodowego konkursu lotniczego.

W tym czasie przebywający w Paryżu Piotrowski zbliża się do środowiska świata lotniczego Francji — poznaje czołowych ówczesnych pilotów, pogłębiając stale swą wiedzę o lotnictwie. Nie jest nigdy samotny. Zawsze ożywiała go i dawała bodźca do wytrwałej pracy myśl, że i on sięgnie po szczyt swych marzeń, po sukcesy w zdobywaniu przestworzy, po wyczyny i rekordy.

W szkole Estempes spotkało Piotrowskiego pierwsze niepowodzenie. Wykonując w czasie jednego z lotów zakręt stracił szybkość i runął z wysokości 15 metrów z maszyną na ziemię. Ogólne potłuczenie, szpital i.. długie niekończące się dni oczekiwania na poprawę stanu zdrowia. Wkrótce ze zdrowiem było lepiej, ale za to moralnie gorzej. Piotrowski nie mógł darować sobie wypadku. Czuł, że nastąpił on z jego winy. Analizował sytuację, nie umiał jednak doszukać się błędu. Czasami przychodziły takie momenty, że czuł się zdyskwalifikowany jako lotnik. Z tego stanu wyprowadza go Matyjewicz, który robił już piękne ósemki i gotów był od dawna do egzaminu pilota — czekał tylko po koleżeńsku na Grzegorza. Matyjewicz dał się jednak przekonać i stanął pierwszy do egzaminu. W tydzień po nim Piotrowski zrobił przepisową ósemkę i wylądował w określonym punkcie, zdając tym samym w myśl przepisów egzamin na pilota. Ale teraz rozpoczęły się inne kłopoty — w aeroklubie. Sekretariat aeroklubu nie chciał wcale uznać polskości Matyjewicza i Piotrowskiego i zapisać ich jako Polaków. Jesteście przecież rosyjskimi poddanymi — a więc Rosjanami — wmawiali Francuzi.

(cdn.)

(2)

JERZY KONIECZNY

REPORTAŻ Z HALI LUDOWEJ WE WROCŁAWIU [16. XII. 1951]



Celem zadokumentowania międzyokręgowych zawodów modeli pokojowych i szybkościowych, które odbyły się we Wrocławiu, podajemy fotoreportaż z Hali Ludowej. Od góry z prawej: Marian Kosmowski; Renata Górska, Stanisław Żurad i „szybkościowcy" z Warszawy z Rewerellim na czele.

Foto CAF

HAMOWANIE SILNIKA LOTNICZEGO

Słyszałeś zapewne Czytelniku, że po remoncie każdy silnk lotniczy jest, jak to się mówi językiem technicznym, hamowany. Możliwe, że nie wiedziałeś na czym ono polega, w jaki sposób się odbywa i jakim celom służy.

W cyklu artykułów pastaramy się pokrótce zapoznać Cię z pewnymi tajnikami drogi, jaką przebywa silnik po remoncie do momentu zamocowania go na łożu płatowca i rozpoczęcia normalnej pracy w powietrzu oraz z podstawowymi urządzeniami służącymi do hamowania silnika.

Silnik lotniczy po przepracowaniu pewnej, ściśle określonej ilości godzin, musi być koniecznie oddany do remontu mimo, że niejednokrotnie zdawać by się mogło, iż jest on jeszcze zupełnie dobry. Bądźmy jednak bardzo ciekawi i zajrzyjmy do jego wnętrza, naturalnie uzbrojeni w odpowiednie przyrządy pomiarowe. Zobaczymy, że panewki wału korbowego i korbowodów są już mocno zużyte, że tuleja cylindra wymaga przeszlifowania, że niektóre części mogą mieć rysy świadczące o ich pęknięciu, że wreszcie wiele części straciło swój właściwy wymiar itp. Taki silnik — owszem będzie jeszcze pracować przez pewien czas, ale w każdym momencie możemy spodziewać się, że nam „nawali", przez co może spowodować kraksę samolotu.

I właśnie dlatego dla każdego nowowyprodukowanego silnika określamy ścisłą ilość godzin, po której musi być oddany do remontu. Podczas remontu wymienia się w silniku wszystkie zużyte części i agregaty, poprawia uszkodzone, reguluje pompy benzynowe, olejowe, gaźniki, przeczyszcza dokładnie wszystkie filtry, sprawdza całą instalację benzynową, olejową i wodną itp. I oto teraz, gdy wszystko jest gotowe, silnik odsyłamy do wyhamowania.

Hamowanie silnika — to po prostu próba jego przydatności do dalszej eksploatacji, to stwierdzenie, czy wyremontowany silnik nie ma żadnych defektów — czy jego praca jest właściwa. Próby te przeprowadza się w pomieszczeniu ze specjalnymi urządzeniami zwanymi hamownią. Hamownie mogą być różnych rodzajów. Oto kilka typów hamowni, najczęściej stosowanych w praktyce:

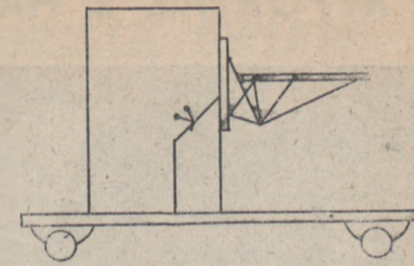
Najprostszą jest tak zwana hamownia polowa (rys. 1). Składa się ona z płyty odpowiednio zawieszonej na ciężkiej podstawie stalowej, do której z jednej strony jest przymocowane łoże na silnik z drugiej natomiast znajduje się stół z przyrządami pomiarowymi, manetką gazu itp. Zbiorniki z paliwem i olejem zainstalowane są w taki sposób, że możemy je w każdej chwili odłączyć. Cała hamownia umieszczona jest na specjalnym wózku. Dzięki takiemu urządzeniu możemy łatwo ją przenosić z miejsca na miejsce.

Na rysunku 2 widzimy hamownię tunelową. Wszystkie urządzenia do hamowania silnika umieszczone są pod ziemią. Jest to hamownia, którą buduje się tam, gdzie w pobliżu znajdują się pomieszczenia mieszkalne. Daje ona dobre tłumienie dźwięku, jest jednak kosztowna w budowie. Podobną hamownią jest hamownia tunelowa zamknięta (rys. 3). Kierunek strug powietrznych jest tutaj kilkakrotnie zmieniany przez co uzyskujemy o wiele wyższy stopień tłumienia dźwięku. Wyposażona ona jest też w specjalne kierownice powietrzne. Bardzo dobre tłumienie dźwięku dają nam hamownie, w których porobione są specjalne przegrody z siatki metalowej, wypełnionej watą szklaną lub azbestową (rys. 4).

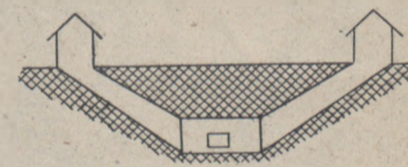
Najczęściej jednak spotykaną hamownią jest hamownia otwarta (rys. 5). W celu choć częściowego stłumienia hałasu zmieniamy w tyle za silnikiem kierunek strug powietrznych przez umieszczenie specjalnego komina. Koszt wybudowania takiej hamowni jest mniejszy w porównaniu z poprzednimi, nie biorąc nautralnie pod uwagę hamowni polowej.

Jak widzimy, hamownie — jakie rozpatrzyliśmy powyżej — są różne. Nie zastanawialiśmy się jednak tutaj nad kwestią najistotniejszą to jest nad tym, czy w tych hamowniach będziemy mogli stworzyć takie warunki pracy dla silnika, jakie on ma podczas lotu w powietrzu, a więc czy pomiary dokonane przy próbie silnika będą nam dawały rzeczywisty obraz przydatności jego do pracy.

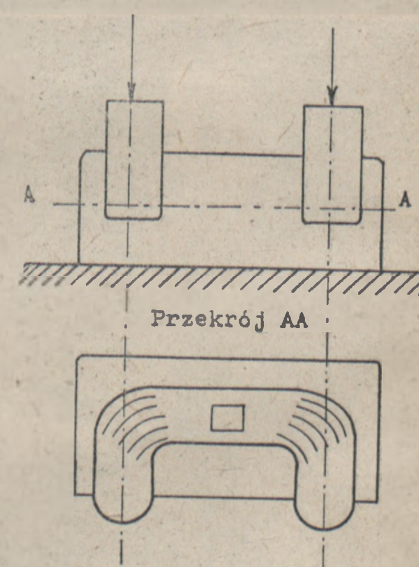
Najnowszym typem hamowni, która spełnia wszystkie warunki odnośnie pracy silnika w powietrzu, jest specjalna hamownia tunelowa o obwodzie zamkniętym, pokazana wraz z podstawowymi urządzeniami na rys. 6. Silnik jest tutaj umieszczony w tunelu. Specjalny wentylator (1) nadaje ruch cząsteczkom powietrza skierowanego za pomocą kierownic (2) na silnik. Przed wentylatorem znajduje się chłodnica (3). Z boku podłączona jest pompa powietrzna (4) umożliwiająca stworzenie nam takiego ciśnienia, jakie w danym momencie potrzebne jest przy próbie silnika. Dwie pompy (5) stwarzają podciśnienie w ruchach (6), którymi odprowadzone są spaliny. Jest tutaj jeszcze



Rys. 1



Rys. 2

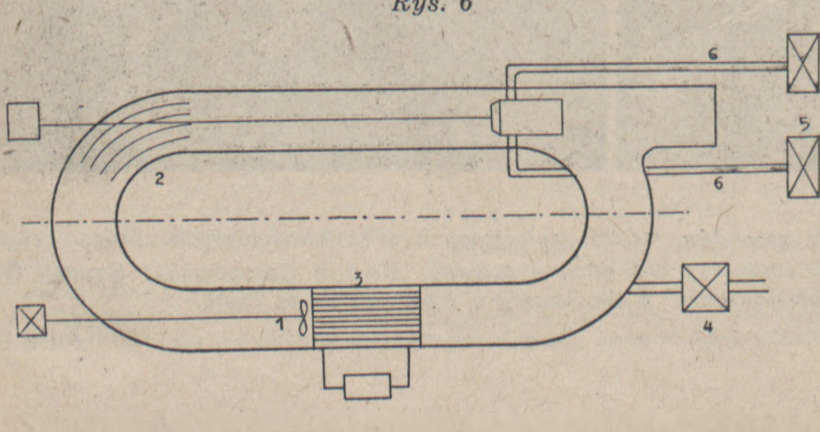


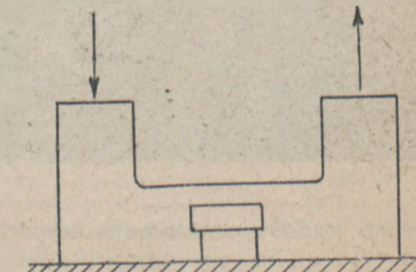
Rys. 3



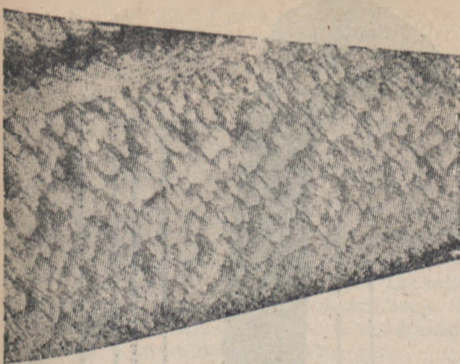
Rys. 4

Rys. 6





Rys. 5



OBLODZENIE SAMOLOTU

Jednym z czynników, dzięki któremu do niedawna lotnictwo było podporządkowane kaprysom pogody, jest oblodzenie samolotu.

Zjawisko oblodzenia występuje przy temperaturze około 0°C, gdy powietrze ma jeszcze sporo wilgotności i grozi szczególnie maszynom przechłodzonym, to jest stojącym przez dłuższy czas na mrozie, lub w zimnym hangarze, albo też schodzącym z dużych wysokości. Obladzają się zarówno samoloty drewniane jak i metalowe, tak w zimie jak i w lecie. Oblodzenie nie tylko zwiększa ciężar i psuje wyważenie płatowca, lecz zniekształca profile skrzydeł i utrudnia, a częstokroć uniemożliwia pomiar prędkości lotu.

Lodem pokrywają się tylko niektóre części płatowca. Są nimi przede wszystkim: krawędzie natarcia płatów, stateczników oraz śmigieł, gaźniki, żaluzje chłodnic, rurki pomiarowe Pitota, łopatki turbin silników odrzutowych oraz oszklenie kabiny. Obladzają się również krawędzie sterów i lotek co może być powodem ich zablokowania.

Spróbujemy pokrótce zapoznać się z najczęściej stosowanymi metodami odladzania poszczególnych elementów samolotu.

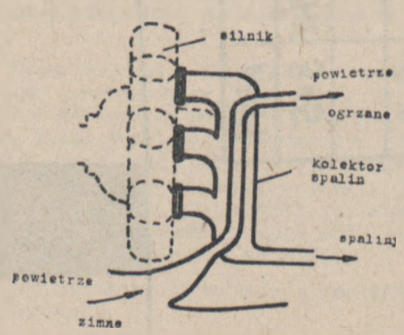
Odladzanie płatów i stateczników najczęściej dokonuje się systemem pneumatycznym. Wzdłuż krawędzi natarcia (rys. 1) przeprowadzone są trzy dętki gumowe, w normalnych warunkach ściśle przylegające do profilu. Za pomocą specjalnej instalacji pilot może napełnić sprężonym powietrzem (ok. 2 at.) kolejno najpierw środkową dętkę, później dwie pozostałe. Reszty dokonuje pęd powietrza, który uderzając zrywa lód.

Innym sposobem odladzania płatów jest zwilżanie krawędzi natarcia specjalną mieszanką odlodzeniową (80% alkoholu etylowego i 20% gliceryny). Dokonuje się tego konstruując nosek profilu z materiału przewodzącego ciecz i spryskując go od wewnątrz płynem odlodzeniowym (rys. 2).

Płaty również można odladzać przeprowadzając wewnątrz nich obieg gorącego powietrza ogrzanego w kolektorze spalin silnika (rys. 3).

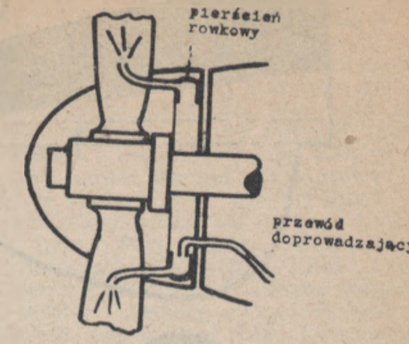
Krawędzie natarcia stateczników przeważnie odladzane są elektrycznie (rys. 4). W tym celu obłożone są one izolowanym od metalowego pokrycia przewodnikiem elektrycznym (przeważnie warstwą przewodzącej farby) nagrzewającym się pod wpływem prądu. Zużycie mocy jest przy tym systemie bardzo duże i wynosi około 1 200 Watt na 1 m² odladzanej powierzchni.

Przedstawia to rys. 5. Ciecz doprowadzona jest do pierścienia rowkowego w piaście śmigła, skąd dzięki sile odśrodkowej spryskuje łopaty. Metalowe śmigła odladzane są gorącym powietrzem. Nadmienić należy, że oblodzenie śmigła jest szczególnie groźne, gdyż psuje jego wyważenie, co w konsekwencji doprowadzić może nawet do „wybudowania się" silnika.



Rys. 3

Innymi elementami narażonymi na oblodzenie są gaźniki silników oraz żaluzje chłodnic. Stosowane jest tu najczęściej odladzanie za pomocą wtryskiwania cieczy odlodzeniowej lub podgrzewania gorącym powietrzem.



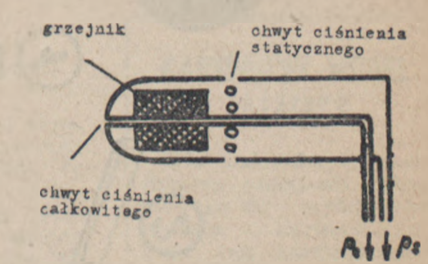
Rys. 5

Oblodzenie rurek pomiarowych jest szczególnie groźne dla chwytu ciśnienia całkowitego. Może ono doprowadzić do znacznego zniekształcenia wskazań szybkościomierza, a nawet do całkowitego jego unieruchomienia. Przeważnie każda rurka pomiarowa ma zabudowany grzejnik elektryczny o mocy około 30 W, chroniący ją od oblodzenia (rys. 6.).

Dla całości trzeba wspomnieć o odladzaniu szyb kabiny, które odbywa się bądź za pomocą spryskiwania z zewnątrz płynem odlodzeniowym, bądź przez przepuszczenie między dwoma warstwami szyb powietrza ogrzanego, bądź drogą elektryczną, dając trzywarstwową szybę, przy czym warstwa środkowa jest rozgrzewana przewodnikiem elektrycznym.

Jak z tego opisu widać najekonomiczniejszym systemem jest odladzanie powietrzem podgrzanym w kolektorze spalin. Przy odladzaniu mieszanką odlodzeniową rozchód jej dla płatowca dwusilnikowego wynosi około 40 l/godz przy najbardziej krytycznych warunkach.

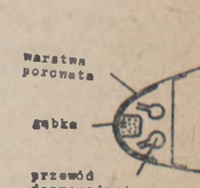
JANUSZ MORAWSKI



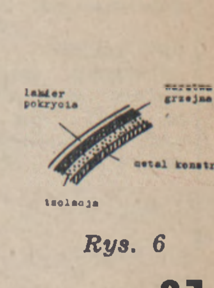
Rys. 2



Rys. 1



Rys. 4



Rys. 6

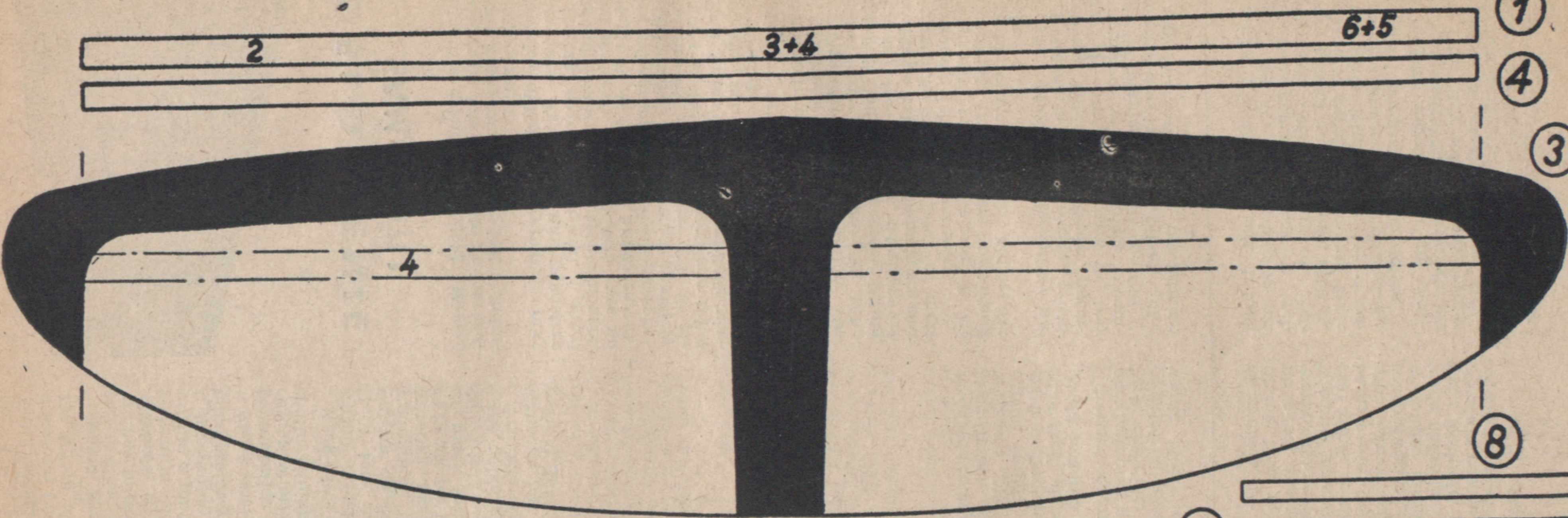
---

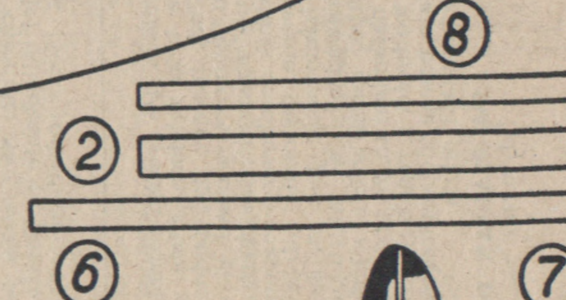
cały szereg innych urządzeń, jednak ze względu na to, by zagadnienia nie komplikować, poprzestaniemy na tych podstawowych. Jeśli chcemy np. zbadać pracę silnika na wysokości 5000 m, to wówczas w tunelu stwarzamy takie warunki, jakie istnieją na tej wysokości poprzez stworzenie odpowiedniego ciśnienia i temperatury powietrza.

Ktoś mógłby zapytać, czy nie można by przeprowadzić hamowania silnika w locie? Otóż były robione takie próby — nie zdały one jednak egzaminu. Używano do tego samolotu (popularnie zwanego hamownią latającą) o dwóch silnikach umieszczonych w gondolach na skrzydłach. Po środku samolotu w kadłubie było miejsce, gdzie zamocowano silnik mający być poddany hamowaniu. Samolot wznosił się na odpowiednią wysokość, po czym pilot włączał silnik środkowy i rozpoczynał jego hamowanie. Ogromną zaletą tego sposobu hamowania jest to, że było ono przeprowadzone w takich warunkach w jakich rzeczywiście silnik pracuje, wadą natomiast to, że podczas lotu powstają trudności z regulacją silnika oraz powstaje pewne niebezpieczeństwo pracy mechanika i pilota.

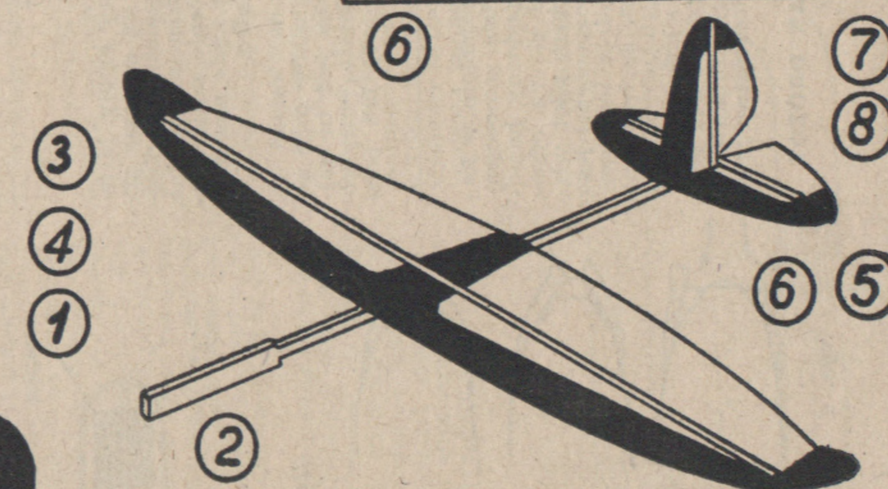
inż. **MARIAN DRÓŻDŻ**

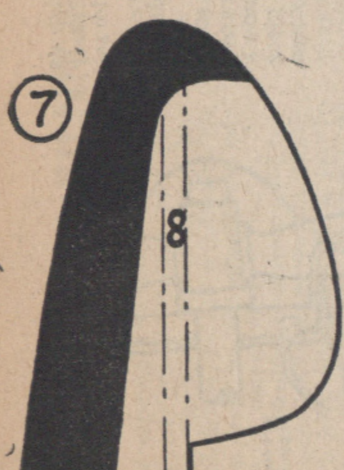
(d. c. n.)





NR.	MATERIAŁ	WYM.
1,2	LISTEWKI SOSNOWE	3×5
3,5,7	BRYSTOL	
4,6,8	TEKTURA	1×4







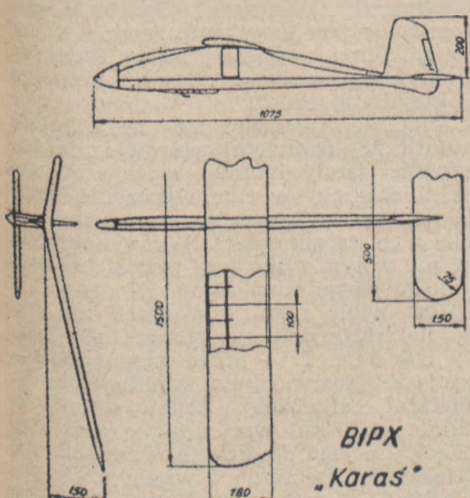
CO BUDUJĄ MODELARZE ?

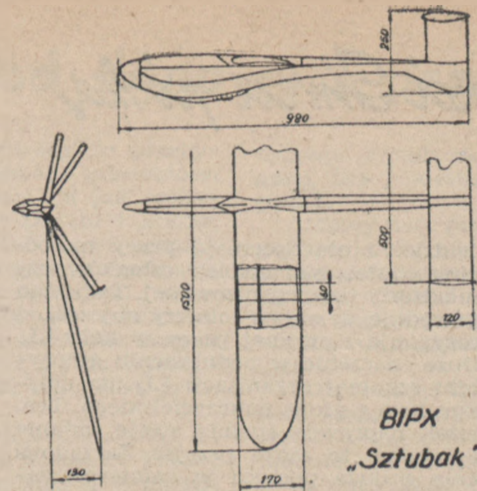
SZYBOWIEC KADŁUBOWY „KARAŚ"

Konstr. S. Musiatowicza

Model budowany seryjnie w modelarni nr 503 w Kielcach. Brał udział w XVI Ogólnopolskich Zawodach w Poznaniu, ustanowił najlepszy czas Okręgu Kieleckiego 1 godz. 04'. Zaopatrzony w automatyczne sterowanie i w spadochron z wyzwalaczem lontowym.

Dane modelu: **Skrzydło:** rozpiętość 1 500, powierzchnia 27 dcm^2, wydłużenie 8,3, wznios 10%, profil Goe. 497, kąt nastawienia 5^0. **Statecznik poziomy:** rozpiętość 500, powierzchnia 7 dcm^2, profil symetryczny 8%. Powierzchnia statecznika pionowego: 3 dcm^2. Długość modelu: 1 075, ciężar 410 g, obciążenie 12,3 g/dcm^2.





SZYBOWIEC KADŁUBOWY „SZTUBAK"

Konstr. S. Musiatowicza.

Model budowany seryjnie w modelarni nr 503 w Kielcach. Brał udział w II Zimowych Zawodach w Warszawie i w XV Ogólnopolskich Zawodach w Poznaniu, gdzie zajął IV-te miejsce w kat. „C".

Dane modelu: **Skrzydło:** rozpiętość 1 500, powierzchnia 25,4 dcm^2, wydłużenie 8,9 wznios 10°, profil NACA 6412, kąt nastawienia 4,5^0. **Statecznik poziomy:** rozpiętość 500, powierzchnia 6 dcm^2, profil symetryczny NACA M-3. Powierzchnia statecznika pionowego 3,5 dcm^2. Długość modelu 980, ciężar 400 g, obciążenie 12,2 g/dcm^2.

Konstrukcja wyłącznie z materiałów krajowych.

UAKTYWNIĆ PRACĘ LL

W Gryficach nigdy nie brakowało chłopców i dziewcząt chętnych do pracy w Lidze Lotniczej. Nie było natomiast nikogo, kto by potrafił zebrać młodzież i pokierować nią. Kiedyś podobno istniał Zarząd Powiatowy LL, ale że Zarząd był nieaktywny, więc prawdziwej pracy na terenie powiatu nie było. Przy końcu wakacji pilot szybowcowy ZMP-owiec kol. Leszek Wieczór razem z kol. Ignaszewskim z 11-letniej Szkoły Ogólnokształcącej założyli szereg Kół Ligi Lotniczej i Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych, prowadząc je sami w szkołach podstawowych i na zakładach pracy.

Mamy nadzieję, że Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej w Gryficach w roku 1952 da dobrą młodzież do szkolenia praktycznego na szybowiskach i kursach pilotów silnikowych i spadochronowych Ligi Lotniczej.

Za przykładem Zarządu w Gryficach powinny obudzić się z letargu i inne Zarządy Powiatowe Ligi Lotniczej i rozwinąć należytą działalność na terenie województwa szczecińskiego.

(a. b.)

Gryfice

WYJAŚNIENIE

W odpowiedzi na korespondencję z Krakowa zamieszczoną w 44 numerze SiMu z ubiegłego roku pt. „Historia pewnej wycieczki", Zarząd Okręgowy LL w Krakowie nadesłał wyjaśnienie w tej sprawie.

Niewpuszczenie wycieczki na lotnisko przez pełniącego służbę strażnika było spowodowane tym, że strażnik ten nie był uprzedzony o przybyciu wycieczki, a służbę pełnił tego dnia jako jednodniowe zastępstwo.

WYSTAWA MODELI LOTNICZYCH NA CENZUROWANYM

(dokończenie ze str. 21)

jest tyle ciekawych dziedzin jak np.: wzrost ilościowy modelarni LL, stosunek rekordów naszego małego lotnictwa we wszystkich kategoriach do rekordów ZSRR i światowych. Takie ujęcie sprawy na pewno uczyniłoby wystawę bardziej przejrzystą i zrozumiałą. Na domiar złego obsługa nie jest zbyt skora do samorzutnej inicjatywy w udzielaniu objaśnień. Przeglądając księgę wystawy, natknąłem się na taką uwagę: „Kierownictwo nie objaśnia". — Nie jest ona pozbawioną słuszności.

I jeszcze jedno pytanie pod adresem inicjatorów tej imprezy: dlaczego taki słaby nacisk położono na sprzedaż pism lotniczych? (Zupełny brak haseł propagujących prasę, afiszy itp.). Trzeba zachęcić do kupna zwiedzających, a nie kazać im się domyślać, że tu gdzieś można nabyć „SiM" lub „Skrzydlatą". Czy nie celową byłaby sprzedaż książek o tematyce lotniczej, zarówno technicznych jak i beletrystycznych? Ponadto sprzedając modele kartonowe należało nie ograniczać się tylko do pocztówkowego wymiaru wycinanek. Dlaczego brak na przykład popularnej sosnowieckiej „Kawki", którą można było oglądać jedynie jako eksponat?

Poza brakami wystawa ma także swoje zalety, których też jest niemało. Główną z nich jest to, że wykonawcom udało się szczęśliwie rozwiązać sprawę ciasnoty i zagęszczenia eksponatów. W tych naprawdę dość trudnych warunkach lokalowych i chronicznym braku miejsca, oprawa plastyczna zasługuje na słowa uznania. Nie tylko, że wiąże poszczególne elementy wystawy w logiczną i dobrze zbudowaną całość, ale jeszcze podkreśla i uwypukla najbardziej istotne i ciekawe momenty. Na przykład: bardzo interesująco wypadły makiety „Socjalistyczna budowa samolotu" i „Lotnictwo sanitarne w służbie pokoju". Ciekawy jest model samolotu Możajskiego. Szkoda, że tylko on jeden reprezentuje historyczne formy rozwoju lotnictwa. A już z prawdziwym podziwem oglądałem radiosterowany model latający. Słuszne było także pokazanie fazy budowy takiego modelu. Dział modeli redukcyjnych ze szkła organicznego zachwyca estetyką i precyzją wykonania. Całość wystawy mimo pewnych niedociągnięć jest żywa i interesująca.

Reasumując — sądzę, że wystawa na pewno spełni swe zadanie i wydatnie przyczyni się do popularyzacji tak pięknego sportu jakim jest modelarstwo lotnicze.

Następna wystawa, którą zapewne w roku przyszłym zorganizuje Zarząd Główny Ligi Lotniczej, będzie na pewno inna, lepsza od pierwszych pionierskich prób, oparta na doświadczeniu z wystawy grudniowej. Obyśmy tylko nie czekali na nią tak długo jak na tę ostatnią.

TADEUSZ STĘPIEŃ

KARTONOWY MODEL LATAJĄCY

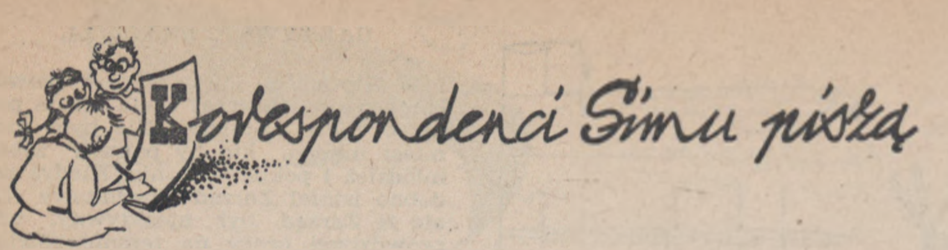
Dla najmodszych modelarzy podajemy plan łatwego do wykonania modelu kartonowego. Plan ten zamieszczono w wielkości naturalnej wraz ze wszystkimi detalami.

Skrzydła posiadają wzmacniający dźwigar tekturowy. Końce skrzydeł mają niewielkie wzniosy. Kadłub wykonany jest z beleczki sosnowej i w przedniej części oprofilowany jest tekturą.

We wzmacniające dźwigary tekturowe zaopatrzone są również stateczniki.

Dzięki stosunkowo wytrzymałej konstrukcji model ten można puszczać nie tylko w pomieszczeniach zamkniętych, ale i na dworze.

(w)



AUTORYTET KOŁA LL W SZKOLE

Liga lotnicza ma do spełnienia wśród młodzieży ogromne zadanie — przygotować ją do pracy w lotnictwie.

Duże możliwości w nawiązaniu łączności między młodzieżą, a lotnictwem znajdują się na odcinku szkolnym i odcinek ten należy jak najlepiej wykorzystać.

Nie powinno być zatem szkoły, gdzieby nie istniało koło LL, a nawet modelarnia lotnicza.

Młodzież uczęszczająca do szkół, bez względu na to jakiego są one typu, winna mieć możność zapoznania się z pracą Ligi Lotniczej. Należy interesować nią najszersze rzesze uczniów i uczennic. Jednak, ażeby młodzież mogła się tą pracą naprawdę zająć, należy uwidocznić działalność koła szkolnego LL nie tylko dla samych jego członków, ale i dla młodzieży niezorganizowanej w Lidze Lotniczej. Chcąc pozyskać tę młodzież dla lotnictwa nie wystarczy samo operowanie lotniczymi frazesami. Należy podejść do niej z konkretną pracą Zarządu koła LL w kierunku szkolenia, zajęć świetlicowych, kolportażu czasopism lotniczych czy innych. Poza tym Zarząd koła powinien składać się z ludzi, którzy u młodzieży cieszą się wzorową opinią nie tylko w pracy społecznej, ale także w życiu prywatnym. Propagowanie lotnictwa przez takich ludzi, którzy są w szkole złymi uczniami, a w życiu prywatnym po prostu huliganami nie daje pożądanych skutków. Należy strzec się również przed tego rodzaju „aktywistami", którzy w Lidze Lotniczej chcieliby znaleźć „schronisko" przed pracą społeczną w innych organizacjach, a w gruncie rzeczy oprócz gadania i krzyków nic dla lotnictwa nie zrobić.

Dobrze pracuje koło LL na terenie szkoły, jeżeli jego Zarząd pracę swoją najściślej łączy z pracą koła ZMP. Należy zatem, aby aktyw ZMP interesował się zagadnieniami LL na swoim terenie, gdyż jest on odpowiedzialny za pracę organizacji społecznych, do których między innymi należy Liga Lotnicza. Młodzież zetempowska widząc zainteresowanie się swojego aktywu działalnością LL oraz prowadzoną przez niego propagandą lotniczą po linii ZMP wyrabia sobie autorytet dla tej organizacji i stara się poznać ją z bliska, a przez to wciąga się w poczet sympatyków lotnictwa, lub też jego aktywistów.

Jeżeli ZMP interesuje się Ligą Lotniczą, pomaga jej w pracy i po swojej linii popularyzuje jej zadania, to wówczas z większym zapałem pracuje aktyw lotniczy oraz wzrasta autorytet tej organizacji w oczach młodzieży niezorganizowanej. Niestety — zdarzają się wypadki, że Zarządy szkolne ZMP nie tylko, że nie interesują się Ligą Lotniczą, że jej nie pomagają, ale nie chcą widzieć i nie doceniają pracy na odcinku lotniczym swoich członków czy młodzieży niezorganizowanej. Taki stan powoduje, że aktyw lotniczy najczęściej rezygnuje z czynnej pracy w kole LL. Duże znaczenie w podniesieniu autorytetu szkolnej organizacji LL ma opiekun koła z grona nauczycielskiego. Ten, jeżeli naprawdę spełnia swoje zadanie opiekuna, to może przyjść Zarządowi koła z dużą pomocą w zainteresowaniu młodzieży Ligą Lotniczą, gdyż jako nauczyciel, który jest przez młodzież powszechnie szanowany szybko trafia do niej.

Liga Lotnicza w szkole nie może być „szarym pionkiem", nie może ona tylko istnieć dla samych „zapaleńców" lotnictwa. Zagadnieniami jej pracy, zagadnieniami lotnictwa powinna żyć cała młodzież, a szczególnie młodzież ZMP. Obojętna wobec pracy LL w szkole nie może być również Dyrekcja. Od tego przecież jak naszą młodzież zainteresujemy lotnictwem zależy dopływ do lotnictwa nowych młodych kadr.

A więc, aktywiści kół szkolnych LL i ZMP: włączajcie się do aktywnej walki o podniesienie poziomu i autorytetu pracy ligowej wśród młodzieży, włączajcie się do walki o budowę silnego Ludowego Lotnictwa — wiernych Skrzydeł Pokoju.

Władysław Kółeczko

DYSKUTUJEMY O „ZWYCIĘSKICH SKRZYDŁACH"

Czytałam już wiele wypowiedzi w związku z wyświetlonym u nas młodzieżowym filmem lotniczym produkcji czeskiej pt. „Zwycięskie skrzydła" i w związku z tym nasunęły mi się pewne uwagi, którymi chciałabym się podzielić z czytelnikami SiM-u.

Niewątpliwie film spełnia ważną rolę wychowawczą. Wykazuje on przede wszystkim znaczenie i siłę kolektywu w codziennym życiu młodzieży, w jej pracy i podnoszeniu poziomu swoich wiadomości lotniczych. Zawieszenie Rudy w lotach było dobrą karą, kolektyw jednak nie zastanowił się, że Ruda nie zrozumiał, nawet przyjmując karę z pewną skruchą, na czym polegało zło jego postępowania. W owym krytycznym momencie, nie zastanowił się głębiej nad tym co czyni. Swoje przejście do wyciągarki uważał za szczęśliwy moment, w którym może się zemścić na swoim podwójnym rywalu. Przecież to właśnie Franta, a nie on został wytypowany na międzynarodowe zawody szybowcowe, Franta, a nie on zdobył serce Lidy. Kolektyw jednak nie wytłumaczył mu jego błędów, nie skrytykował przeżytków kapitalistycznej moralności. Nie mamy przeświadczenia, że Ruda przeprowadził u siebie szczerą samokrytykę. Prawie do końca filmu zachowuje on swój arogancki sposób bycia. Można powiedzieć, że decydująca przemiana odbywa się w nim dopiero po zawodach, kiedy Franta rezygnuje ze startu na korzyść Rudy uważając, że ma on większe szanse zwycięstwa.

Kolektyw jednak ograniczył się tylko do kary. Podobnie jak i w „Pierwszym Starcie" nie jest tu pokazana wyraźnie rola organizacji młodzieżowej. Organizacja w filmie właściwie nie występuje. Bardziej spostrzegawczy widz zauważy jednak, że kolektyw nie powstał sam z siebie, a musiała go wychować organizacja młodzieżowa. Obok tych braków film nie traci jednak roli wychowawczej. Wykazanie szybownictwa jako jednej z najpiękniejszych gałęzi sportu, wyrabiającego silną wolę i śmiałość jest wspaniałe.

Film posiada również duże walory artystyczne. Wspaniała gra artystów szczególnie w czasie emocjonujących lotów na szybowcach podnoszą jego wartość i piękno. Ogólna ocena filmu wypada dobrze, a jednak pomimo to ma on zbyt małe powodzenie wśród naszej publiczności. Dlaczego? Spróbuję odpowiedzieć na to pytanie zadane w recenzji filmu napisanej przez Tadeusza Rejniaka w październikowym numerze „Skrzydlatej Polski".

Zupełnie zgadzam się ze zdaniem autora, że „przeciętni widzowie nie doceniają istoty latania szybowcowego, że należało by w filmie poczynić pewne ustępstwa i dać im wyraz emocji dla nich zrozumiałej". Wydaje mi się, ze nie w tym tylko leży przyczyna zbyt małego powodzenia filmu.

Jest wiele młodzieży, która nie rozumie istoty dobrego filmu, filmu który coś daje. I tu przed naszą organizacją zetempowską stoi wielkie zadanie. Pokazać młodzieży piękno i wartość filmu, podyskutować z nią o nim, zachęcić do jego obejrzenia. Film nabiera większego znaczenia i wagi, jeżeli zaczniemy o nim mówić na zebraniu ZMP-owskim, jeżeli wspólnie zastanowimy się, jakie korzyści nam daje dobry film i czego nas uczy.

Wydaje mi się, że dobrze by było, aby i inni czytelnicy SiM-u wypowiadali się na łamach pisma, jakie spostrzeżenia i uwagi nasunęły się im po obejrzeniu filmu „Zwycięskie Skrzydła".

Bogumiła Szczęsna
Warszawa

CO NA TO AEROKLUB POMORSKI?

Liga Lotnicza ogłosiła we Włocławku, że w sierpniu 1951 r. zorganizowane zostaną kursy spadochronowe w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego. Chętnych zgłosiło się 5 osób. Zapowiadało się bardzo ładnie, bo nawet przyjechała Komisja selekcyjno - kwalifikacyjna z Aeroklubu Pomorskiego. Zostaliśmy zakwalifikowani wszyscy. Teraz pozostało nam tylko czekać na wyjazd do Warszawy na komisję lekarską, a potem po zakwalifikowaniu — do C.W.S. Ale czekaliśmy sierpień i wrzesień, czekamy jeszcze do tej pory i nie możemy się doczekać.

Za pośrednictwem SiM-u zapytujemy się, czy w Aeroklubie Pomorskim tak szeroko rozwinęła się biurokracja, że 5 osób musiało tak długo czekać na skierowanie na kurs spadochronowy?

Edward Cieślikowski,
Włocławek.

Mróz — głód tlenowy i przyśpieszenie

Człowiek budową swoją jest przystosowany do przebywania na ziemi. Potrafi on jednak zbudować przedmioty, umożliwiające mu poruszanie się na wodzie, a jak można wywnioskować ze starogreckiej legendy o Dedalu i Ikarze, od dawna myślał już o zawładnięciu powietrzem. Po setkach lat rozważań, po wielu najczęściej nie pomyślnych próbach, dopiero w drugiej połowie XIX wieku (A. Możajski) skonstruowano pierwszy aparat latający, cięższy od powietrza. W stosunkowo krótkim czasie rozwój w tej dziedzinie uczynił olbrzymie postępy, pozwalając nam wznosić się do wysokości kilkunastu tysięcy metrów, szybkość lotu natomiast, przekroczyła 1 000 km/godz.

Jednak przebywanie na tych wysokościach i szybki lot stwarzają dla organizmu ludzkiego poważne trudności. Przede wszystkim, im wyżej — tym zimniej. Wiadomo, że w górach na szczytach leży wieczny śnieg, musi więc tam panować nawet w ciągu lata temperatura stosunkowo niska. I rzeczywiście, w miarę wznoszenia się temperatura powietrza spada o 6,2° C na każde 1 000 metrów. Wynika więc, że na wysokości 10 000 m termometr wskazuje przeszło 50° mrozu. Jeżeli więc pilot wystartuje w upalny dzień przy temperaturze około + 30° to na podanej wysokości znajdzie się w strefie mrozu. Jak więc ma się ubierać lotnik, by nie było mu zbyt gorąco na ziemi podczas przygotowania do startu, a przecież w gorze siedzi prawie nieruchomo w kabinie, narażony na działanie niskiej ciepłoty otoczenia?

Również i ciśnienie barometryczne spada w miarę wznoszenia się, a na wysokości 5 000 m wynosi około połowy swej wartości na poziomie morza. W tak rozrzedzonej troposferze bezwzględna ilość tlenu jest także znacznie mniejsza, a przecież jest to gaz potrzebny człowiekowi do procesu oddychania, podstawowego dla funkcji organizmu żywego. Już na wysokości 4 200 m zawartość tlenu w powietrzu jest nie wystarczająca dla normalnego zapotrzebowania człowieka (tzw. niedotlenienie).

A teraz jeszcze jeden przykład na inny nieco temat. Każdy z nas zna uczucie przypierania do oparcia siedzenia, podczas jazdy na karuzeli. Dzieje się to wskutek działania siły odśrodkowej. Im większa szybkość, tym bardziej wzrasta owa siła. Można sobie wyobrazić jak silnie wciska ona pilota w siedzenie podczas wykonywania figur akrobacyjnych na dużej szybkości. Nadmienię tylko, że może ona być nieraz tak wielką, że w czynności serca, krążeniu krwi i oddychaniu zachodzą poważne zmiany, powodujące często pociemnienie w oczach, a czasem i chwilową utratę przytomności.

Na podstawie tych kilku przykładów widać, że szybki rozwój lotnictwa stworzył zupełnie nowe warunki dla organizmu człowieka, do których musi się on przystosować. Dzisiaj każdy przeciętny pilot, latający na maszynach sportowych lub szybowcach wyczynowych odczuwa często szybkie i znaczne wahania temperatury, wielkie i nagłe różnice ciśnienia barometrycznego, niedotlenienie czy wreszcie duże przyśpieszenia. Oczywiście organizm nasz reaguje w odpowiedni sposób na te zmienione warunki fizjologiczne, jednak przetrwanie w niekorzystnych okolicznościach zależne jest od stanu naszego zdrowia. Tylko pełna doskonałość i sprawność naszego organizmu jest w stanie pokonać wspomniane trudności, bez poniesienia szkody w postaci choroby czy wypadku.

Mamy więc przed sobą pierwsze zadanie lekarza lotniczego, specjalisty od zagadnień fizjo-patologii lotu. Do niego należy przede wszystkim kwalifikowanie młodzieży, wstępującej do różnego rodzaju szkół lotniczych. Bada on kandydata i ocenia jego odporność na zmianę warunków, znając wielkie wymagania jakie stawia lotnictwo ustrojowi ludzkiemu.

Obserwując zachowanie się człowieka w czasie lotu, lekarz winien również dawać wskazówki konstruktorom lotniczym. Uwzględnienie ich np. w nowych typach szybowców, ułatwia i czyni mniej szkodliwym dla zdrowia lot w trudnych warunkach. Można tu często podać piękne przykłady współpracy. Na przykład biorąc pod uwagę dzisiejsze rekordy wysokości, wprowadzono aparaty tlenowe zaopatrzone w specjalne maski, umożliwiające pilotom przebywanie przez dłuższy czas na znacznych wysokościach.

O wyposażeniu samolotów stratosferycznych czy też sanitarnych, przeznaczonych do transportu chorych, musi także lekarz wydać swoją opinię, zaniedbanie bowiem nieraz pewnego szczegółu może przynieść poważne następstwa.

Rzecz jasna, że medycyna lotnicza musi się oprzeć na wielu badaniach teoretycznych i praktycznych, zanim udzieli odpowiedzi na pytania, jakie jej stawiają odrębne warunki lotu. Należy więc w warunkach doświadczalnych powtórzyć to co się dzieje w powietrzu. Do tych celów potrzebne są skomplikowane urządzenia i obszerne laboratoria badawcze. Z ciekawszych warto wymienić: komorę niskich ciśnień, olbrzymie wirówki i deceleratory. W komorze próżniowej można wytworzyć ciśnienie dowolne, równe swej wartości na różnych wysokościach. Wirówka pracuje na tej samej zasadzie co karuzela — sadza się na niej człowieka w dowolnej pozycji i bada działanie siły odśrodkowej. Decelerator umożliwia badanie zachowania się organizmu człowieka w sztucznie odtworzonych warunkach katastrofy lotniczej. Nikt chyba nie wątpi, że z takiego sztucznego wypadku, delikwent wychodzi zdrów i cały.

Istnieją więc instytuty naukowe, których zdaniem jest wyłącznie zajmowanie się zagadnieniami związanymi z medycyną lotniczą. Wielkie instytuty tego typu pracują w Leningradzie i Moskwie, a na uniwersytetach przy wydziałach medycznych organizowane są specjalne pracownie i zakłady naukowe. Tak jest w Samarkandzie, Pradze Czeskiej i wielu innych miastach krajów demokracji ludowej. U nas zajmuje się tym popularna „Cebula", o której jeszcze nieraz usłyszycie. Drugim więc zadaniem medycyny lotniczej jest praca naukowa.

Trzecim wreszcie i ostatnim — to udzielanie pomocy lekarskiej pilotom chorym, czy zagrożonym pewną chorobą, leczenie wszelkiego rodzaju urazów, doznanych w związku z lataniem i w końcu okresowe badania personelu latającego.

MARIAN ROHRBACH
lekarz - instr. spadochr.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **Stanisław Możkowiak** z Miłosławia. Praca lotnika w powietrzu wymaga pełnego zdrowia i wysokiej sprawności fizycznej. Piszecie, że macie „wadę nogi" i „nieco kulejecie" i że Wasz wiek „nieco przekracza 15 lat". Takie określenie Waszych dolegliwości nic nam nie daje i nie pozwala na określenie stanu Waszego zdrowia. Radzimy zwrócić się do lekarza, który oceni defekt Waszej nogi. Jeśli chodzi o Wasz wiek to lepiej poczekać jeszcze 2—3 lata. Oczywiście nie należy marnować czasu lecz poświęcić się modelarstwu.

Kol. **Józef Rak** ze wsi Rudniki. Wyraźnie występujące żylaki kończyn dolnych są przeszkodą w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze. Żylaków można się pozbyć drogą operacji. O tym czy można ją przeprowadzić zadecyduje chirurg. Radzimy zwrócić się do lekarza. Za pozdrowienia dziękujemy. **(O)**

Kol. **Wiesław Schmidt** z Poznania. Możecie śmiało poddać się operacji zeza. Zwykle operacje tej wady udają się. O ile po jej przeprowadzeniu nie pozostaną objawy zeza jawnego, możecie zostać nawigatorem. Nieodzownym warunkiem jest posiadanie dobrego wzroku każdego oka, a więc i obecnie zezującego. **(P.)**

Kol. Franciszek Galica z Boguszowic. Obecnie nie przyjmuje się na szkolenie lotnicze kandydatów posiadających jakiekolwiek wady wzroku. Dotyczy to również krótkowzrocznych. Możecie skierować swe zainteresowanie w kierunku techniki lotniczej. Stoją przed wami możliwości ukończenie Politechniki zdobycia dyplomu inżyniera. Możecie także pracować w Lidze Lotniczej jako mechanik. Liga Lotnicza organizuje bezpłatne kursy mechaników silnikowych i płatowcowych. Interesujące wiadomości o warunkach przyjęć na te kursy znajdziecie w „Poczcie Lotniczej" w 51—52 numerze SiM-u z ubiegłego roku. **(P.)**

PRZEZ LOTNICZE OKULARY



DLACZEGO...?

...Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Inowrocławiu zaniedbuje modelarnię oddziałową! Pracującym w niej modelarzom brak jest dostatecznej ilości materiałów modelarskich.

Modelarnia nie jest opalana, brak jest opału, o który nie postarał się Zarząd Oddziału. Modelarnia w Inowrocław u jest „kopciuszkiem" Oddziału i nikt o nią nie dba — piszą inowrocławscy modelarze. Oddział winien bardziej zainteresować się modelarstwem lotniczym w Inowrocławiu i otoczyć modelarzy odpowiednią opieką. (a)

●

..Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Sopocie dotychczas nie nadesłał odpowiedzi kol. Jerzemu Banaszkowi z Gdyni w sprawie przyjęcia na szkolenie szybowcowe! Kol. Banaszak złożył podanie o przyjęcie, został zakwalifikowany przez komisję lekarską i na tym się skończyło.

Upłynął marzec, kwiecień, maj, czerwiec i lipiec, kursy na szybowiskach zbliżały się ku końcowi, a kol. Banaszak dotychczas nie otrzymał jeszcze zawiadomienia z Zarządu Okręgu czy został przyjęty na szkolenie, czy też nie! Rok zmarnowany.

Dziwimy się, dlaczego ZOLL w Sopocie nie zadał sobie trudu i nie powiadomił kandydata, jak zostało potraktowane jego podanie. Takie lekceważenie jest karygodne. Domagamy się wyjaśnienia.

●

..Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Katowicach nie powiadomił dotychczas kol. Ireneusza Magnera z Wojkowic Komornych, jak zostało rozpatrzone jego podanie o przyjęcie na szkolenie szybowcowe!

Kol. Magner zwracał się kilkakrotnie z prośbą do Zarządu Okręgu o informacje w sprawie szkolenia, ale pracownicy ZOLL w Katowicach zamiast ich udzielić, śmieli się kpiąc z kolegi Magnera, że do lotnictwa się nie nadaje. (Miało to miejsce 6 sierpnia ub. roku o godz. 16 — 17).

Kol. Magner prosił także o zaopiekowanie się niszczejącym hangarem, który znajduje się w Grodźcu. Niestety, do tej pory nic w tej sprawie nie zrobiono. Prosimy o wyjaśnienie.

KALENDARZ LOTNICZY — 1952

Niedługo ukaże się w sprzedaży bogato ilustrowany, 200-stronicowy KALENDARZ LOTNICZY — NA ROK 1952, wydany przez Ligę Lotniczą.

Kalendarz zawiera pięć rozdziałów, 42 fotografie i rysunki oraz kalendarium. W poszczególnych rozdziałach znaleźć można szczegółowe wiadomości z historii i obecnego życia lotnictwa polskiego, lotnictwa naszych przyjaciół, podstawowe wiadomości o lataniu, kierunkach rozwoju lotnictwa i dużo danych z wielu dziedzin lotniczego życia.



PROŚBA MODELARZY Z LUBLINA

Modelarze z Lublina zwracają się z prośbą do Centralnej Ekspozytury „Domu Książki" w Warszawie, aby w księgarniach „Domu Książki" w Lublinie ukazały się następujące książki:

P. Elsztein — „Modele szybkościowe".

J. Meissner — „Młode asy".



Pierwsza próba hamowania nowego silniczka odrzutowego do modeli latających.

Z WIZYTĄ W ZOLL — LUBLIN

Jest rzeczą stwierdzoną, że w tych kołach, do których dociera prasa lotnicza, wyniki pracy są bezsprzecznie owocne.

Niektóre koła w Stalowej Woli, Kaliszu, Zielonej Górze przodują w pracy, a kierownik Oddziału LL w Stalowej Woli stwierdza, że może dobrze pracować tylko dzięki temu, że nie ma członka w kole, który by nie czytał czasopism lotniczych.

Dobra organizacja pracy w terenie i konkretne stawianie zadań przed aktywem, pozwoliły w niektórych Okręgach rozwinąć należycie kolportaż organizacyjny. Wzrasta również i prenumerata pocztowa.

Nie wszystkie jednak Okręgi potrafiły dotychczas zainteresować się rozwojem kolportażu organizacyjnego. Do słabo pracujących Okręgów można zaliczyć Zarząd Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Lublinie, do dobrych trzeba zaliczyć: Okręgi Gdańsk, Rzeszów, Kraków, Zielona Góra i Katowice.

Latem ubiegłego roku wydawało się, że Okręg w Lublinie przoduje. Stale zamawiał nasze czasopisma, żadne reklamacje do redakcji nie wpłynęły. Jednym słowem na pozór w Lublinie wszystko grało.

Aż tu nagle 15.XI. 1951 Zarząd Okręgu Wojewódzkiego LL w Lublinie wystosował pismo do redakcji z prośbą o całkowite wstrzymanie przesyłki czasopism(!)

Tłumaczenia były różne: SiM-y późno przychodzą, prenumeratorzy kupują w kioskach „Ruchu", gdzie zawsze numery ukazują się wcześniej itp. itp...

Największą bolączką było to, że Lublin miał mało pracowników etatowych, a kierownicy zarządów honorowych oświadczyli, że nie mają czasu zająć się kolportażem(!) Ponadto Okręg stwierdził (po 11 miesiącach), że SiM-y nie są rozprowadzane. Z tego też powodu duża ilość egzemplarzy leży w magazynie.

W 4 dni później ZOLL — Lublin zamówił ponownie 250 egz. SiM-u dla 6 kół. Czyżby można zrozumiał, że prasa lotnicza jest potrzebna dla ich pracy?

Niestety, nawet dzień nie upłynął, a ZOLL — Lublin w obszernym piśmie „wyjaśnia", że 2 378 egz. SiM-ów (oczywiście późno odebrane) nie jest w stanie rozprowadzić, gdyż administracja przesyła je z dużym opóźnieniem, a mi dzież zaopatruje się wcześniej w kioskach „Ruchu".

Dla redakcji nie było to zrozumiałe. Należało zbadać sytuację na miejscu. W tym celu wyjechał do Lublina przedstawiciel naszej redakcji.

W Zarządzie Okręgu usiłowano przekonać naszego przedstawiciela, że kolportaż organizacyjny leży z winy redakcji.

Na zapytanie, czy 45 numer SiM-u już nadszedł? przedstawiono nam ostatni dowód rzekomo złej pracy redakcji: SiM-u 45 jeszcze nie ma w Lublinie.

Wysłany do miejscowej ekspedycji bagażowej inspektor propagandy kol. Malinowski stwierdził po powrocie, że 45 numer SiM-u jeszcze nie nadszedł.

Koledze Malinowskiemu było nie bardzo przyjemnie, gdy nasz przedstawiciel osobiście odebrał nie tylko 45 numer SiM-u, ale także i 41. Numery te jak i poprzednie magazynowały się zawsze w ekspedycji bagażowej i zostawały odbierane wówczas, kiedy sam magazynier ekspedycji poszedł do Okręgu i prosił o odebranie przesyłki.

Fakt ten był wystarczający, aby przekonać ZOLL z czyjej winy kolportaż organizacyjny został zaniedbany.

Wynikiem chaotycznego stylu pracy oraz zaniedbywania obowiązków służbowych — w 14 powiatach Okręgu Lubelskiego pozostało 6 500 egz. SiM-ów na sumę około 4 tysięcy złotych.

Czyżby może wiceprezesa okręgu w ogóle nie obchodziło, czy zamówione egzemplarze są na czas rozprowadzone, albo jak odbiorcy rozliczają się z pobranych numerów?

Czy wiceprezes ZO LL wie o tym, że Okręg z sumy którą został obciążony, wpłacił zaledwie 8 procent?

Nam się wydaje, że tłumaczenia o niemożliwościach rozprowadzenia egzemplarzy bynajmniej nie są powodem, że w każdym powiecie magazynują się czasopisma.

Okręg nie potrafił zorganizować aktywu, który jest podstawą w naszej pracy. Pracownicy Okręgu nie zdali sobie sprawy z tego, że regularne dostarczanie prasy lotniczej do kół przyczyni się do podniesienia poziomu pracy. Nawet piloci aeroklubu nie byli wykorzystani do werbowania prenumeratorów prasy lotniczej. W ośrodku propagandowym nie widnieją hasła propagujące czasopisma lotnicze.

Czy w innych Okręgach, gdzie kolportaż dobrze spełnia swoje zadania są w każdym powiecie pracownicy etatowi?

— Nie wszędzie.

A jednak Okręgi pracują i rozwijają kolportaż organizacyjny.

W innych Okręgach czasopisma natychmiast są rozprowadzane w kołach jest coraz więcej prenumeratorów i kolporterów prasy lotniczej. W tych kołach coraz bardziej podnosi się aktywność członków i poziom pracy.

W Okręgu Krakowskim SiM i Skrzydlata docierą do prenumeratorów z najbardziej odległych zakątków — gdzie werbują ich aktywiści LL — listonosze wiejscy.

Czy o takiej akcji Okręg Lubelski pomyślał? — Nie.

Dlaczego w innych ośrodkach propagandowych widnieją hasła, propagujące czasopisma lotnicze a w Lublinie nie ma ich wcale?

Trzeba takie formy pracy zastosować w Okręgu Lubelskim.

Nie wystarczy zapytać, czy SiM-y nadeszły. W przyszłości trzeba sprawdzać, szybko rozesłać, organizować aktyw, a później dobrze i starannie kontrolować.

HENRYK ZAWADA

WYDAJE: LIGA LOTNICZA Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65 REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 7 zł 20 gr, półrocznie — 14 zł 40 gr, rocznie 28 zł 80 gr. Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Numery pojedyńcze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji Warszawa ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne 14 — sekretariat i administracja.

Zam. 66. 3-B-11512. Nr oddano do kolporta żu 18.I.1952 r.